ARQUITECTURA



Para evitar las contracciones del mortero

★ EMBECO ★

Es un agregado metálico en el que se utiliza el principio de *expansión* por *oxidación.* EMBECO ha sido aceptado definitivamente como un agente capaz de controlar y eliminar las contracciones en mezclas de cemento Portland.

USOS:

Colocación de:

- MAQUINARIA
- LOSAS
- TUBOS
- ACERO ESTRUCTURAL

Impermeabilización de:

- AZOTEAS
- SOTANOS
- CISTERNAS
- PISCINAS
- CIMIENTOS

y en general para reparar el hormigón.



Pídanos información detallada, sin compromiso.

CONCRETERA NACIONAL

Baratillo núm. 9 Habana Tel. M-5634-35

Rogamos a los compañeros arquitectos que favorezcan con sus compras a los comerciantes que nos ayudan con sus anuncios.



Rogamos a los compañeros arquitectos que favorezcan con sus compras a los comerciantes que nos ayudan con sus anuncios.

Rogamos a los compañeros arquitectos que favorezcan con sus compras a los comerciantes que nos ayudan con sus anuncios.

Rogamos a los compañeros arquitectos que favorezcan con sus compras a los comerciantes que nos ayudan con sus anuncios.


INDEPENDENT ELECTRIC
UNA FUENTE NACIONAL DE ABASTO PARA INGENIEROS Y ARQUITECTOS
BOMBAS "WEIL"
Los Ingenieros y Arquitectos de toda la República encuentran en INDEPENDENT ELECTRIC artículos dignos de confionza por su alta calidad, esmerada construcción y precios de competencia. Para cada necesidad, en el amplio campo de la Ingeniería y la Arquitectura, INDEPENDENT ELECTRIC distribuye el producto imprescindible para obtener los mejores resultados con la mayor garantía de servicio, eficiencia y economía.
• Investigue nuestras grandes facilidades de pago.
COCINAS DE GAS
LE·ROI
HERRAMIENTAS ELECTRICAS Y PNEUMATICAS "THOR"
COMPRESORES "LE ROI"
INDEPENDENT
INDEPENDENT ELECTRIC CO
Obrapía 512 M-6901 La Habana
LO MEJOR EN ELECTRICIDAD

Rogamos a los compañeros arquitectos que favorezcan con sus compras a los comerciantes que nos ayudan con sus anuncios.

Rogamos a los compañeros arquitectos que favorezcan con sus compras a los comerciantes que nos ayudan con sus anuncios.

Rogamos a los compañeros arquitectos que favorezcan con sus compras a los comerciantes que nos ayudan con sus anuncios.

Rogamos a los compañeros arquitectos que favorezcan con sus compras a los comerciantes que nos ayudan con sus anuncios.

Rogamos a los compañeros arquitectos que favorezcan con sus compras a los comerciantes que nos ayudan con sus anuncios.

COLEGIO NACIONAL DE ARQUITECTOS

SOCIOS HONORARIOS

ARGENTINA
† Alejandro Christophersen.
Alberto Coni Molina.
† Raúl E. Fitte.
Angel Guido.
Bartolomé M. Repetto.
Alberto E. Dodds.

CUBA
Enrique Cayado.
† José G. Du-Defaix.
† Armando Gil.
† Gustavo Moreno Lastres.

CHILE
Ricardo González Cortés.
Alberto Risopatron.

BRASIL
Néstor E. Figueiredo.
Adolfo Morales de los Rios.
Fernando Nereo Sampaio.

ESTADOS UNIDOS
† Raymond H. Hood.
Albert Kelsey.
Warren P. Laird.
† Kenneth H. Murchison.
† William L. Plack.
Frank R. Watson.

MEXICO
Carlos Contreras.
Carlos Obregón Santacilia.
Roberto Alvarez Espinosa.

PERU
Emilio Harth-Terré.
Rafael Marquina.
Luis Oritz de Cevallos.

URUGUAY
Horacio Acosta y Lara.
Gral. Alfredo R. Campos.

SOCIOS CORRESPONSALES

ARGENTINA
Raúl J. Alvarez.
Carlos F. Ancell.
Angel Croce Mujica.
Francisco Squirru.

BRASIL
Paulo Candiota.
Augusto Vasconcelos.

BOLIVIA
Emilio Villanueva P.

CANADA
Alcides Chaussé.

CHILE
Ismael Adward Matte.
Ricardo Larrain Bravo.

ESTADOS UNIDOS
Vladimir E. Virrick.
August Geiger.
Richard Kiehnel.
George H. Spohn.
H. Enroll Coffin.

HAITI
Frank Jeanton.

MEXICO
Alfonso Pallarés.

URUGUAY
Leopoldo Carlos Agorio.
Jacobo Vázquez Varela.

VENEZUELA
Ricardo Razatti.

COMITE EJECUTIVO NACIONAL

Presidente: Armando Pujol Moya.
Primer Vice: Pedro Martínez Inclán.
Segundo Vice: Gonzalo López Trigo Gabancho.
Secretario: Francisco Gutiérrez Prada.
Sub-Secretario: Ricardo E. Franklin Acosta.
Tesorero: Horacio Navarrete Serrano.
Vice-Tesorero: Eladio González del Valle.
Contador: Emilio Vasconcelos Frayde.
Vice-Contador: Fernando de Zárraga Moya.

DELEGADOS:

Pinar del Río: Alberto Prieto Suárez.
Habana: Silvio Acosta P. Castañeda.
Matanzas: Raúl Simeón González.
Las Villas: Leopoldo Ramos García.
Camagüey: Miguel Angel Breton.
Oriente: Mario Figueroa Martínez.

ABOGADO CONSULTOR: Dr. Lincoln Rondón Alvarez.

COLEGIOS PROVINCIALES

PINAR DEL RIO

Calle Carrido No. 33, altos. (Pinar del Río)

COMITE EJECUTIVO

Presidente: Segundo C. González.
Secretario: José Gervais y Berea.
Tesorero: José Rodríguez Cruz.
Vocal: Rafael Bolumen Labori.
Delegado a la Asamblea Nacional: José Rodríguez Cruz.
Suplente: Rafael Bolumen Labori.
Delegado al Comité Ejecutivo Nacional: Alberto Prieto Suárez.
Suplente: José Marcial Lacorte.

HABANA

Humboldt No. 104 (La Habana)

COMITE EJECUTIVO

Presidente: Cirtsóbal Martínez Márquez.
Primer Vice: Vicente Sallés Turell.
Segundo Vice: Luis Bonich y de la Puente.
Secretario: Roberto Rodríguez Hevia.
Vice-Secretario: Concepción Hdez. Fernández.
Tesorero: Carlos Gómez Millet.
Vice-Tesorero: Enrique García Díaz.
Contador: Roberto L. Franklin Acosta.
Vice-Contador: Adolfo Pérez Llana.
Bibliotecario: Ernesto Tosca Larrondo.
Vocales: Agustín Sorhegui Vázquez, Oscar Morse Delgado, Angel de Zárraga y Moya, Sergio V. Macias Betancourt, Manuel Tapia Ruano, Armando Puentes Castro, José Ma. Bens Arrarte, Esteban Rodríguez Castell, Joaquín Giménez Lanier, Emilio Escobar Macías, José R. Chomat Beguerie, María L. Suárez Santos, Gustavo Coya Jiménez, Angel Cano y Suárez, Zenón Martín Jiménez, José M. Betancourt Cruz, Luis Sixto Guerra, Elena Pujals Mederos, Enrique A. Peláez O'Campo, Otto Díaz Díaz.

MATANZAS

Independencia No. 101 (Matanzas)

COMITE EJECUTIVO

Presidente: Enrique P. Marcet Palomino.
Secretario: Oscar Pardiñas Royero.
Tesorero: Benjamín de la Vega.
Vocales: Aida Marcet Beato, Angel Colina, Raúl E. Iglesias.
Bibliotecaria: Aida Marcet Beato.
Delegados a la Asamblea Nacional: Enrique F. Marcet y Palomino, y Oscar Pardiñas y Royeros. Suplentes: Aida Marcet Beato y Antonio Pardiñas y Pardiñas.
Delegados al Comité Ejecutivo Nacional: Raúl Simeón González. Suplente: José A. Casas Rodríguez.

LAS VILLAS

Martí No. 36, altos. Sta. Clara. (Las Villas)

COMITE EJECUTIVO

Presidente: Silvio Payrol Arencibia.
Secretario Contador: Aníbal Simón Camacho.
Tesorero: Juan R. Tandrón Machado.
Delegados al Comité Ejecutivo Nacional: Leopoldo Ramos García. Suplente: Rosa L. Talleda Pérez.
Delegados a la Asamblea Nacional: Saúl A. Balbona Dulzaide, Jorge A. Lafuente del Moral. Suplentes: Justo I. Pérez Díaz y Mariano Ledón Uribe.

DELEGACION DE CIENFUEGOS

Presidente: Miguel A. Talleda Lugones.
Secretario: José J. Cabonell Cabrera.
Tesoreo: Federico Navarro Taillaco.
Vocales: Jorge Lafuente del Moral, José R. Casanova Machado y Esteban R. Torriente Nethol.

CAMAGÜEY

Independencia No. 261 (Camagüey)

COMITE EJECUTIVO

Presidente: José Acosta O'Bryan.
Secretario: Roberto A. Douglas Navarrete.
Tesorero: José Bombín Campos.
Delegados al Comité Ejecutivo Nacional: Miguel Angel Breton Pichardo. Suplente: Jorge Luis Marban.
Delegados a la Asamblea Nacional: Francisco Herrero Morato y Gonzalo López Trigo. Suplentes: Elena Ramos Ledón y Nicolás P. Lluy Fuentes.

ORIENTE

Aguilera y Lacret, altos. Stgo. de Cuba.

COMITE EJECUTIVO

Presidente: Rodulfo Ibarra Pérez.
Secretario: Ildefonso Moncada Madariaga.
Tesorero: Francisco Ravelo Repilado.

Delegados al Comité Ejecutivo Nacional: Mario Figueroa Martínez. Suplente: Carlos Mendoza Zeledón.

Delegados a la Asamblea Nacional: Enriue Luis Varela Cernada, Rodolfo Socarrás Sánchez, Ramiro de Oñate Gómez, Suplentes: Luis Felipe Rodríguez, José Fernández Salazar y Javier Ravelo Meneses.

Señor

ARQUITECTO:

al trazar las primeras líneas...

piense en la importancia de la instalación del aire acondicionado.

REAIRE -Representantes en Cuba de Carrier Corporation- está a la disposición de los señores Arquitectos, ofreciéndoles todas sus experiencias y estudios en problemas de aire acondicionado.

La organización REAIRE está dirigida por un grupo de ingenieros especializados en acondicionamiento de aire, con más de 12 años de experiencia en Cuba, y dispuesta siempre a una estrecha colaboración con los señores Arquitectos, desde el estudio o anteproyecto, hasta la terminación total de la obra.

Será interesante para usted conocer lo útil de nuestro ofrecimiento. Pídanos informes, sin compromiso alguno.





Refrigeración y Aire Acondicionado, S. A.

Lamparilla 9 Teléfono: M-5901 La Habana

ARQUITECTURA

REVISTA MENSUAL. ORGANO OFICIAL
DEL COLEGIO NACIONAL DE ARQUITECTOS

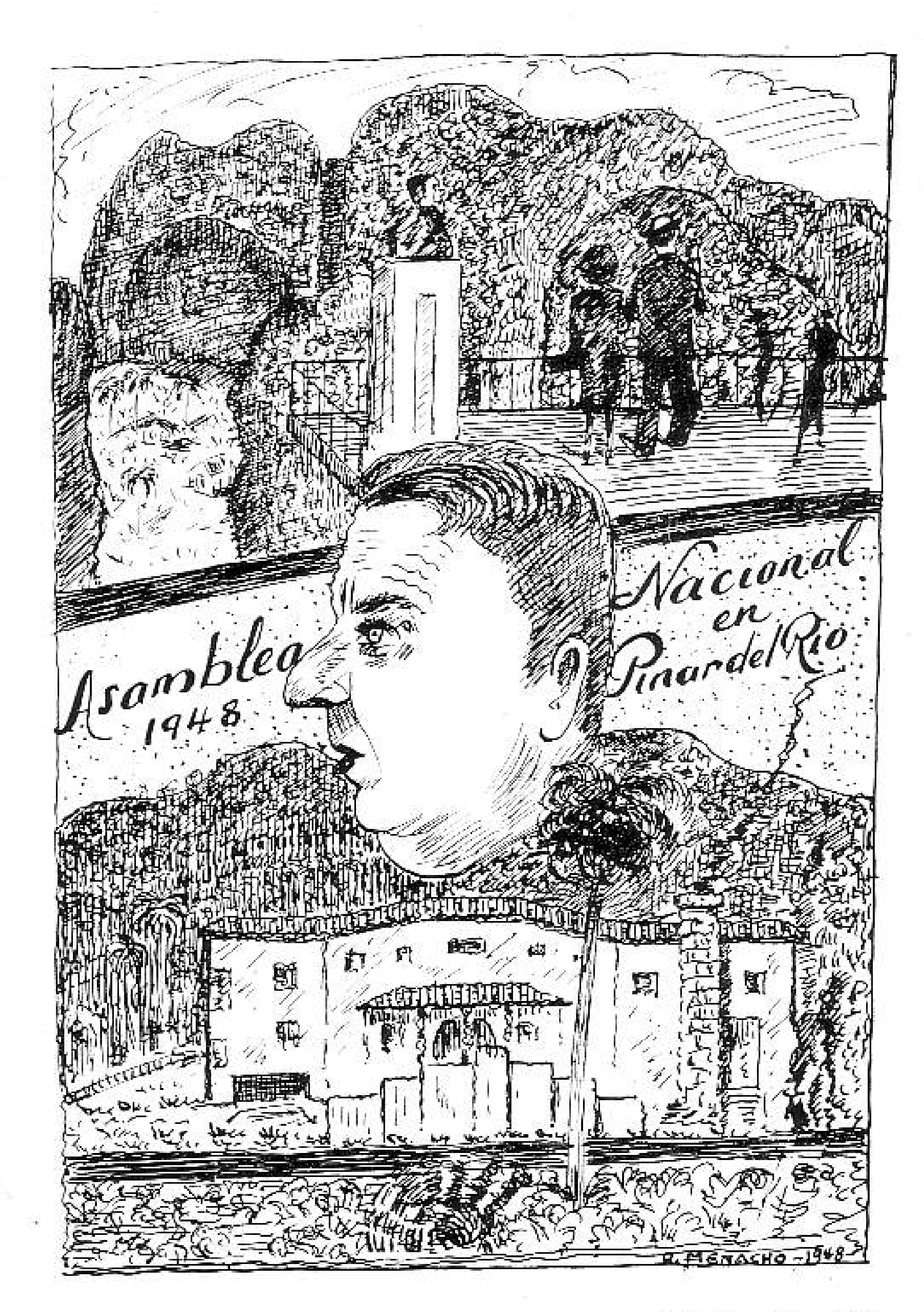
Director:
ARQ. JOSE MARIA BENS ARRARTE

Redacción: INFANTA Y HUMBOLDT — TELEFONO: U-6060
APARTADO DE CORREOS No. 1948

Administrador:
ARQ. ROLANDO CASTAÑEDA

AÑO XVII — LA HABANA, FEBRERO DE 1949 — NUM. 187

SUMARIO



ALEGORIA — RAMON MENACHO

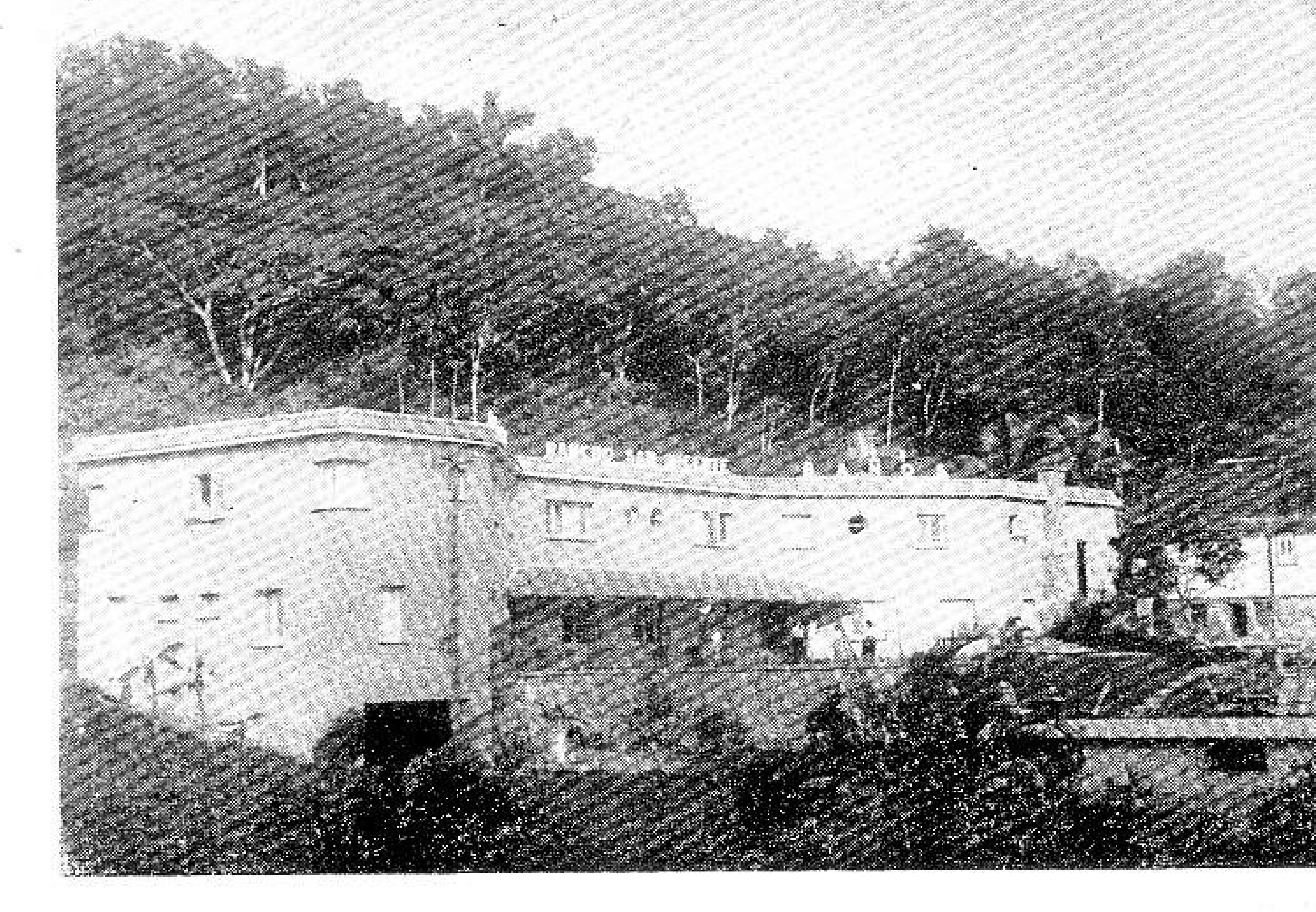
ACOGIDO A LA FRANQUICIA POSTAL COMO CORRESPONDENCIA DE SEGUNDA CLASE EN LAS OFICINAS DE CORREOS DE LA HABANA

PAISAJE PINAREÑO, CON LOS CUARTELES DE GUANITO, AL FONDO.



VISTA PANORAMICA DE LA CARRETERA DE PINAR DEL RIO A GUANE.

LA DECIMA QUINTA ASAMBLEA NACIONAL DE ARQUITECTOS



RANCHO SAN VICENTE.

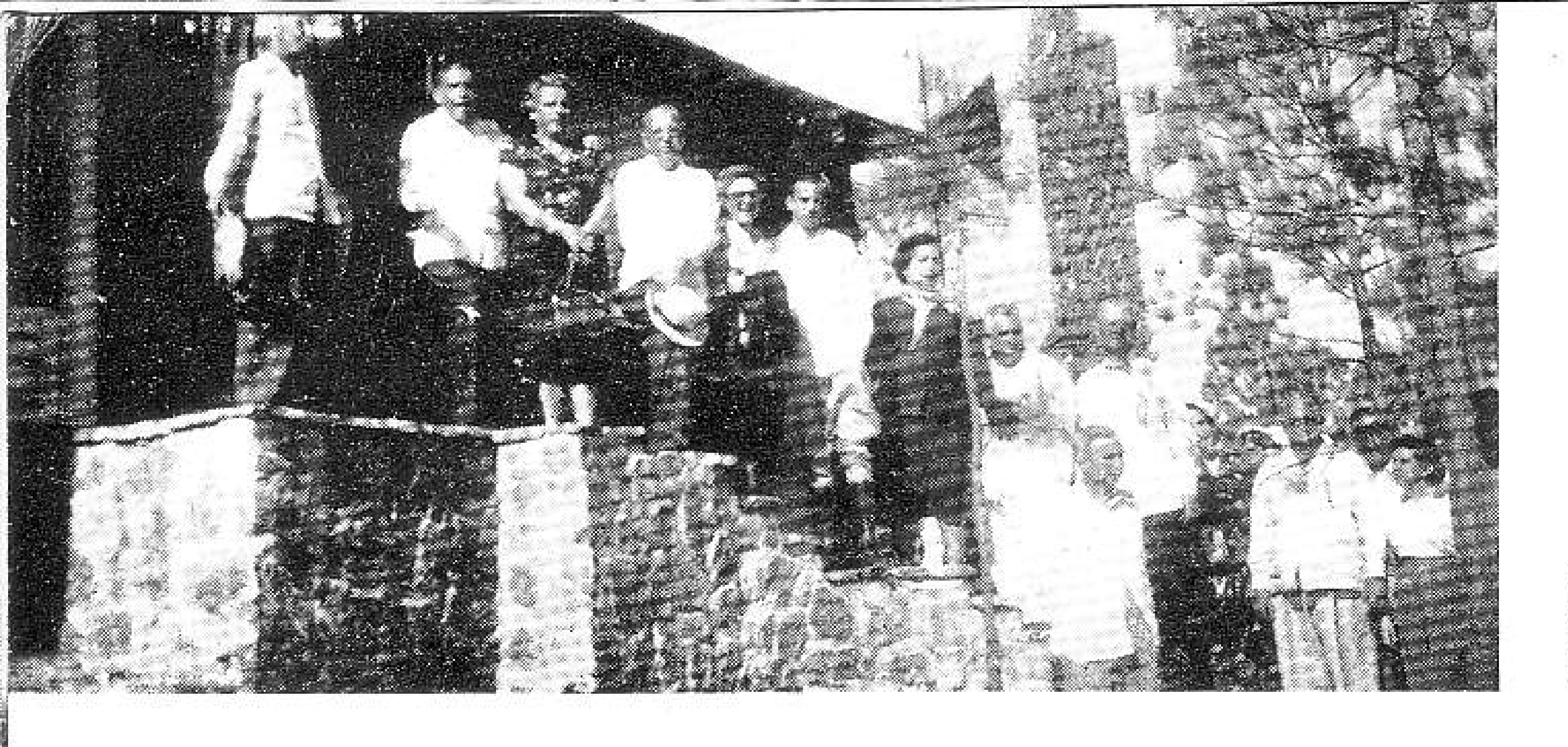
PINAR DEL RIO - DICIEMBRE 11, 12, 13 y 14 DE 1948

Por el Arq. MIGUEL A. HERNANDEZ ROGER

DESDE que se inició la propaganda de esta Asamblea, se notó un creciente entusiasmo que culminó, efectivamente, con una concurrencia extraordinaria de Arquitectos y familiares y el quórum de Delegados resultó el más nutrido de cuantas Asambleas ha celebrado la Institución.

La asistencia fué de 137 personas y todos los Colegios Provinciales estuvieron representados por sus Delegados y otros arquitectos. Esta vez entre los periodistas se aportó un caricaturista, que gastó mucha cartulina y mucho lápiz, pues obsequió a toda la concurrencia y a su vez fué caricaturado por otros aficionados; los Menacho y los Hernández Armengol, siendo el primero, Portell Vilá.

Hagamos, primero, un recuento social de asistentes: Don Carlos Gómez Millet con Dña. Manuela Beade; Sr. Juan Saavedra y Eulalia Machado; Monseñor Luis Bonich y Dña. Emilia Fernández; el fine Herminio Lauderman con Elda Roces y Albertico Lauderman; la representación camagüeyana a cargo del Ex-Francisco Herrera Morato y Dña. Catalina Monjo, que chaperonaba a la Srta. Georgina Quevedo; y del incansable rollista Don Gonzalo López Trigo y Sra. Agustina Garay; los arquitectos, doblemente asociados, Rolando Castañeda y Conchita Hernández; el profesor Don César Sotelo y Clara Florido; la encarnación de la protesta, Don Enrique Peláez, Sra. Silvia Custodio y Silvita; el forense Don Ignacio de Vega y Dña. Clementina Marco; el presidente que termina, su Excia. Don Agustín Sorhegui con Dña. Mercedes Fontanillas y Mercedita; el maestro Joaquín Giménez Lanier y Sra. Etelvina Gallo; el silencioso Don José Gago Silva, con Dña. Cristobalina Ferrero; Don Angel Cano y Sra. Margot Ugarte; el de la buena suerte, Don Ricardo Corominas y Dña. María Fernández Trevejo; el financiero Don Delfín Molins Pí, con Carmen Villalobos y Carmencita; el maquetista, profesor Manuel Tapia Ruano, con Dña. Estela Elijo de la Puente, y Tapita; el otro ex-Enrique Luis Varela, representando a Oriente, con Dña. Julieta Bevacqua; Don Aquiles Maza y Sra. Olga Cartula; el ex-marino Rafael Rayneri, con Dña. Dolores Villaverde; el cubanalequista Alberto Alvarez del Regato, con Dña. María de la Torre; la representación cienfueguera a cargo de Don Jorge de la Fuente y Dña. Rosa Méndez; el martiniano Don Jaime Benavent y Dña. Luisa Rodríguez Cáseres; el rojo Don Raúl Macias, con la Sra. Natalia Pascual; uno de los organizadores y rotario, Don José A. Viego, con Dña. Ofelia y Eizy; el otro organizador, Don Miguel A. Hernández Roger, con Dña. Nena Armengol y el cuasi Dr. Luis Jorge; el gran tasador Don Manuel Pérez de la Mesa y Dña. Ena Sampere; el gran secretario, Don Francisco Gutiérrez Prada, con Dña. Nena Figueroa; el comandante y gran tirador, Don León Dediot y Dña. Guillermina Gómez; el pescador y via-



GRUPO DE LOS EXCURSIONISTAS DELEGADOS A LA ASAMBLEA Y FAMILIARES, EN UNA ALEGRE VISITA DE LAS MUCHAS QUE SE HICIERON DURANTE EL VIAJE.

jero permanente, Don Enrique Biosca, con Hortensita Roig ;el profesor Don Felipe Gómez Albarrán y Sra.; el gran jardinero, Alfredo Naranjo, con sus hermanas Amelia y Herminia y la competente arquitecta, Srta. María Luisa Suárez. Solteros y solteros en comisión: Srs. Jacob Salomón, Don Javier Campión Romero, José María Bens Arrate, el presidente entrante, Don Cristóbal Martínez Márquez, Armando Bermúdez Quadreny, el presidente saliente, Don Silvio Acosta, Fernando R. de Castro, Paquito Ramírez Echevarría; el presidente de la Caja y gran Tesorero, Don Enrique Cayado, Pablo Urquiaga Padilla, con el Dr. Torricella, el abogado Dr. René Echarte y el fotógrafo oficial, don Fernando de Zárraga, el bibliotecario, Ernesto Tosca Larrondo, el ex-presidente, Don José Marcial Lacorte, el profesor Alberto Prieto, el arrepentido Jorge L. Marbán, los hermanos Roberto y Ricardo Franklin, el hondureño Don Carlos Mendoza Zeledón, el presidente confederado, Don Armando Pujol Moya, Don Angel Cremata, el señalista Don Armando Puentes Castro, la representación matancera a cargo de Don Enrique Marcet y Oscar Pardiñas, padre e hijo; la representación vallareña, a cargo de Don Saúl Balbona; Don Emilio Vasconcelos Frayde, Don Idelfonso Moncada, de Oriente; el caricaturista extra, Don Ramón Menacho y la representación del Colegio organizador, de Pinar del Río, compuesta por su presidente, Don Segundo González, Don José Rodríguez Cruz, Don José Gervais (ya en pose de Ingeniero Jefe de la Provincia) y Sra. Lilia Tudela.

La comisión pinareña esperó la caravana de ómnibus de la ruta 35, que había salido de la Habana a las 9 de la mañana del sábado 11, en el entronque de la carretera de Viñales y la dirigió por las ya asfaltadas calles de la capital occidental, hacia el local del Comité "Todo por Pinar del Río", donde en forma gentil fueron recibidos los visitantes y obsequiados con un espléndido vermouth, entre los saludos de rigor y observándose la relación y fotografías de los trabajos ejecutados por ese trabajador Comité Local.

A la hora prefijada, toda la concurrencia se encontraba ante un suculento almuerzo servido en el "Hotel Ricardo", que ampliamente alcanzó para todos y satisfizo el buen apetito proporcionado por el viaje, que aunque cómodo y entretenido, consumió cuatro horas.

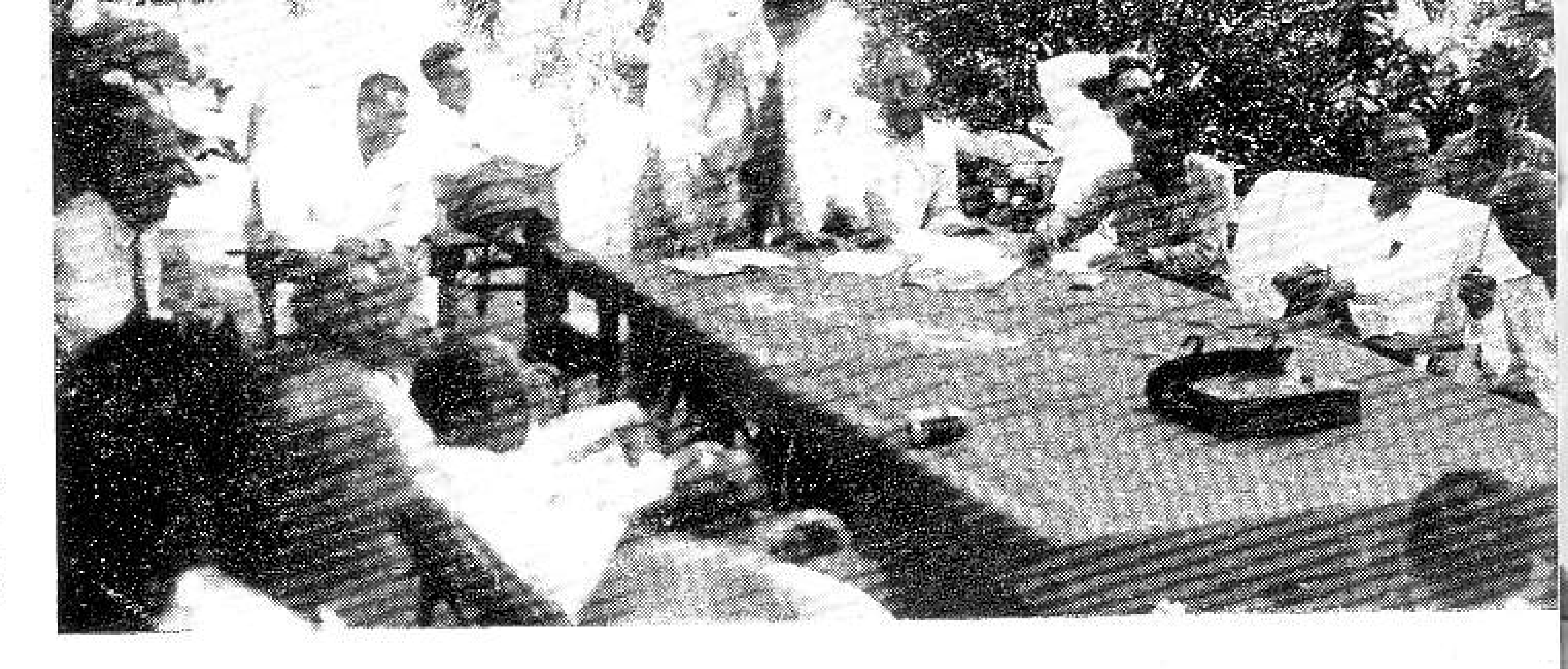
A las 3 de la tarde, las autoridades municipales, encabezadas por el Sr. Alcalde, recibieron a los asambleistas en el local del Consistorio, cambiándose las cortesías y saludos cordiales en criollo ambiente, que culminó en un sabroso café carretero.

Un poco más tarde, en los salones del Gobierno Provincial, previa salutación afectuosa de las autoridades provinciales, se dió comienzo a nuestra XV Asamblea, haciéndose el pase de lista y tomándose los acuerdos iniciales de organización, siendo presidida por el Arq. Segundo González; el que, con palabras sentidas, saludó a sus compañeros de toda la Isla e hizo votos por el éxito de la Asamblea, pidiendo cooperación a todos para que se desenvolviera en el mismo ambiente cordial en que se iniciaba.

A las 4 y media de la tarde se rompió marcha hacia Viñales, depositando, primeramente, una corona de flores ante la estatua de Martí, situada a la salida de la ciudad, haciendo uso de la palabra, nuestro compañero, martiniano de sentimientos, Bens Arrarte.

El camino hacia Viñales es de un efecto panorámico extraordinario en todo su recorrido de 35 kilómetros y especialmente ante el espectáculo majestuoso de la puesta del sol, observada desde las alturas que rodean el valle de Viñales. Aquí parada, observación, exclamaciones, romanticismo, fotografías y éxtasis espiritual profundo.

A las 6 de la tarde, llegada a San Vicente y momentos de aprieto para los organizadores al dar alojamiento a la numerosa concurrencia. Los matrimonios pudieron ser alojados en "Rancho San Vicente", un hotel moderno, cómodo, sencillo, bien atendido por los esposos Pons, pero de limitada capacidad. Los solteros tuvieron que ser alojados en el antiguo Hotel "San Vicente", y hubo, desde luego, sus protestas, cuando el grupo de las figuras más connotadas de las directivas anteriores y actuales, fueron agrupadas en una



PRESIDENCIA DE LA DECIMA QUINTA ASAMBLEA DEL COLEGIO DE ARQUITECTOS, CELEBRADA EN LAS TERRAZAS DEL RANCHO SAN VICENTE EN UN BELLO MARCO DE JARDINERIA.

cama de tres aposentos; pero al fin, la realidad de los hechos, la buena comida prometida, y la comprensión de todos, permitió una feliz y alegre estancia.

Aseados, descansados y alimentados ya; los señores asambleístas se dieron a la tarea de reanudar la sesión de trabajo de la Asamblea, procediéndose, enseguida, a efectuar el escrutinio electoral, que dió el resultado esperado, en cuanto sólo había una candidatura y se proclamó electo el nuevo Comité Ejecutivo para 1949, compuesto por:

Presidente, Armando Pujol Moya; Primer Vicepresidente, Pedro Martínez Inclán; Segundo Vicepresidente, Gonzalo López Trigo Gabancho; Secretario, Francisco Gutiérrez Prada; Subsecretario, Ricardo Franklin Acosta; Tesorero, Horacio Navarrete Serrano; Vicetesorero, Eladio González del Valle; Contador, Emilio Vasconcelos Frayde; Vicecontador, Fernando de Zárraga Moya: Delegados: Pinar del Rio, Alberto Prieto Suárez; Habana, Silvio Acosta P. Castañeda; Matanzas, Raúl Simeón González; Las Villas, Leopoldo Ramos García; Camagüey, Miguel Angel Bretón; Oriente, Mario Figueroa Martínez.

Ya a las doce de la noche, las camas recibieron las cansadas humanidades de asambleístas y acompañantes.

El domingo 12, la Asamblea tuvo doble sesión, a las 9 y a las 3 de la tarde. Siempre dentro de un amplio espíritu de cordial deseo de acertar en la resolución de las materias tratadas, que fueron muchas y variadas, como se verá en la relación oficial de acuerdos tomados, de la que sólo apuntamos algunas notas truncas, la Asamblea trabajó mucho y la participación en los debates fué bastante amplia, como conviene en esta clase de actos de trascendencia para el ejercicio de la profesión.

Por la tarde, algunos paseos a los contornos, en autos y camiones proporcionados por el Ingeniero Gervais, dieron gran movilidad a toda la concurrencia y prepararon el apetito, para las buenas y bien presentadas comidas servidas en los hoteles.

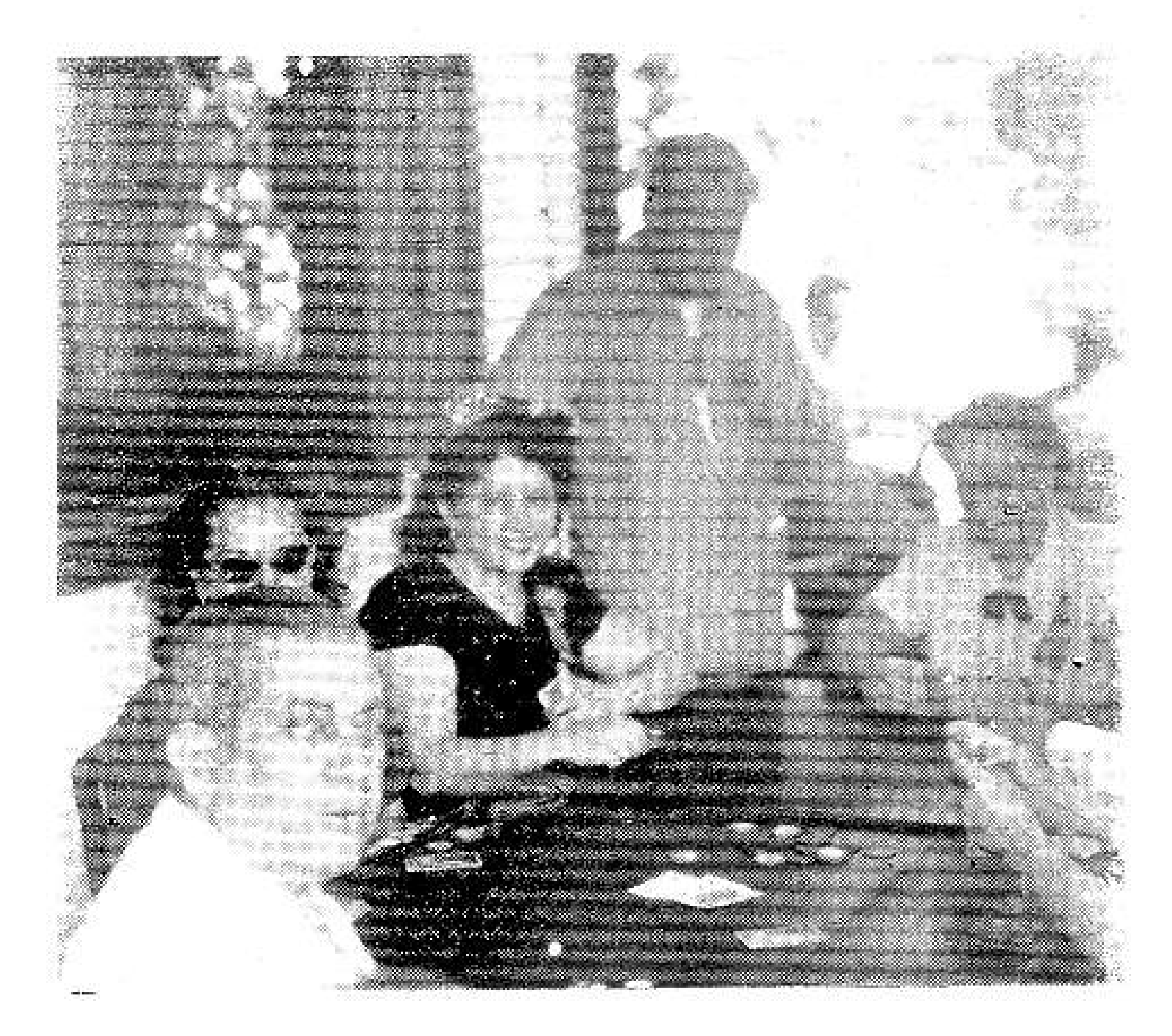
Y por último, la noche se cerró con un baile en las preciosas terrazas que bordean la piscina del Hotel, amenizado por un criollísimo cuarteto, con el que alternaron los Gutiérrez Prada con rememoraciones románticas del ayer, toques de maracas y bongó por Gómez Albarrán, baño espectacular de Solomón como castigo a una inoportuna trompetilla y más de un rinconcito de arrullos y recuerdos. Llamó la atención que parejas en otras oportunidades muy activas, se pasmaron y dedicaron sus actividades sólo al naipe y al dominó, que siempre en los ratos perdidos y de descanso, fué nota marcada.

El lunes 13, con gran pena de todos, que hubieran deseado disfrutar mayor tiempo del sosiego y espectacular contorno de los hoteles, se reinició la partida para Pinar del Rio, nuevamente, donde habría de continuar la Asamblea en el Gobierno de la Provincia.

Alojados en los Hoteles, "Ricardo", "Globo", "Comercio" y casas de huéspedes, y celebrada la sesión matutina de la Asamblea, todos los asistentes concurrieron al "Bar Pachín", donde el Colegio de Pinar del Río obsequiaba con un almuerzo magnífico, espléndido, alegre y donde la presencia del Arq. y ministro Manuel Febles, señora e hijos, hizo más animado su desarrollo, pues no faltaron los incidentes cómicos, de buenas notas musicales, haciendo colofón a los discursos que pretendieron pronunciarse, pero que un buen toque de "já, já, já", del "pájaro carpintero", o del "bobo de la yuca", hizo quedar deslucido a más de un orador.

Por la tarde, en el Gobierno de la Provincia, tuvo lugar el acto de clausura de la Asamblea, con una magnífica disertación que sobre los planos reguladores pronunció el profesor Martínez Inclán, la que fué aplaudida con entusiasmo y seguramente habrá dejado sentadas ideas a las autoridades y funcionarios que atentos la escucharon.

Y para cerrar los actos, a las 9 de la noche tuvo lugar la comida de gala en el Roof del Hotel "El Globo", en forma magnífica, espléndida y con un verdadero cachet social distinguido, la que fué amenizada por la banda del regimiento militar, cedida gentilmente por el Coronel Sán-



ENTREACTOS. — LA VICE-SECRETARIA ARQ. CONCHITA HERNANDEZ DE CASTAÑEDA, CON LA SRA. DE BONICH, PAQUITO RAMIREZ Y OTROS COMPAÑEROS, SE DISTRAEN...

chez Lima, jefe del Distrito Militar, a quien hubimos de visitar esa misma tarde y donde fuimos obsequiados con café sabrisísimo y tabacos, entre cordiales salutaciones y buenos deseos.

La exquisita comida, que dió oportunidad a la cocina del Hotel para lucir su preparación gastronómica, fué seguida de baile en las terrazas, el que duró hasta la una de la madrugada, en que los asambleístas se sentían ya rendidos.

Y el martes 14, después de depositar una ofrenda floral ante la tumba del joven arquitecto Mario Lamar, donde el compañero Giménez Lanier pronunció sentidas frases de recordación, continuó la caravana la carretera de Guane, por entre zonas montañosas y siempre ganando alturas increíbles, que daban oportunidad a contemplar paisajes maravillosos de luz y de color. Se hizo una parada en el Hospital para tuberculosos, construído recientemente por el Arq. Manuel Angel González del Valle. Es una sobria y elegante moderna construcción, bien emplazada, bien construída y bien equipada, pero en la que aún no han dado cabida a los enfermos para que fué construído. Cercana a este hospital, está una cabaña, levantada por el joven arquitecto del Valle, para su estancia durante la construcción del Hospital, que es un modelo de confort y belleza panorámica.

Desde estas alturas, también fué observada la construcción que se hizo en el año 1943, por el Arqto. Pérez Benitoa, de los cuarteles de Guanito, para alojamiento de las tropas en práctica de artillería.

Ya cerca del medio día, llena la retina de verde y luz, pero el estómago vacío, entramos en la enorme finca que a 42 kilómetros de la ciudad de Pinar del Río, en el fértil valle de "Luis Lazo", poseen los señores Francisco Valliciergo y el Dr. Anillo Sarmiento, los que acompañados por sus respectivas señoras, hermanas Causa, e hijos, recibieron la caravana y le brindaron una cordial bienvenida. La amplia y hermosa residencia, alegremente dispuesta, dió albergue a los ciento veinte asistentes y el bar acogió también la llegada, ofreciendo su surtida existencia de licores criollos, desde la "guayabita del pinar", el "licor de plátano" y los "rones orientales".

En el patio interior de la casa, bajo una enramada, artísticamente dispuesta por los gentiles anfitriones, fué servido un almuerzo exquisito de lechón frito, congrís, plátanos, dulces y cerveza .El servicio lo realizaron bellas damitas de la región, elegantemente vestidas a la criolla y llevando una hermosa orquídea en el pecho, símbolo de la fineza de la casa. Entre "chears" a los familiares, se brindó por la felicidad de la familia Valliciergo-Sarmiento, las que efusivamente contestaron y agradecieron los cordiales condueños de la finca.

Tampoco faltaron las típicas notas cómicas de los Solomón, los Paquito y los Castañeda en sus brindis de cerveza en cubo y otras vasijas encontradas en la casa.

Terminado el almuerzo y con protesta de algunas compañeras, que veían el regreso nocturno por una accidentada carretera, se inició la marcha y ascención a las cuevas. Paisajes maravillosos que proporciona esta amplia propiedad, hacen el camino alegre y los chistes, después de tener un estómago satisfecho, se suceden y entusiasman. Se asciende una ladera de la sierra en



LA SABIDURIA Y LA EXPERIENCIA... CON LOS COMPAÑEROS MARCET, IGNACIO DE VEGA Y LOPEZ TRIGO.

Tres acuerdos sobre facilitar los medios económicos para que los estudiantes de arquitectura puedan tener representación en el próximo Congreso de Estudiantes que habrá de celebrarse en Londres.

Otros acuerdos sobre apoyar al Comité "Todo por Pinar del Río", fueron también vivamente calorizados por la Asamblea, como medio de permitir que continúe el éxito brillante obtenido por esa institución local.

Y por último, fijar la sede de la XVI Asamblea de 1949, en la Playa de Varadero, en Matanzas.

——— oOo ———

LO QUE SUCEDIO EN LA RUTA 35 DE LA HABANA A PINAR DEL RIO

Por el Arq. RAMON MENACHO.

RECUERDO DE NUESTRA CONVENCION A PINAR DEL RIO.

ESTAS líneas, que narran los recuerdos del viaje, expresan lo que sucedió en la guagua a Pinar del Río, mientras pude y tuve ganas de escribir.

Salimos de la Habana en cinco ómnibus, unos más llenos que otros. No se si el nuestro pudiera haber sido la "perrera", pues faltaban algunos buenos sabuesos, pero sin duda, aunque faltaban aquellos, en cambio teníamos otros de verdaderos valores.

Hasta Guanajay, no sucedió nada notable, donde ya empezamos a darnos cuenta que estamos cómodamente sentados y que ya era tiempo de dar un poco de color a la escena; y así llegamos a Artemisa, a las 10 y 15, en donde hicimos una parada de 10 minutos, que unos dedicaron para tomar café y otros para dejar el que habían tomado antes.

Y mirando hacia la Sierra de lor Organos mientras saboreábamos ricos platanitos fritos y galleticas con que nos obsequiaron, Echarte dijo que se emocionaba mucho por estar metiendo la mano en el cartucho... parece que le gustaba mucho emocionarse.

Mendoza, el gran Zeledón, mago en tiempos universitarios, tomó la palabra la mayor parte del tiempo. En los asientos delanteros del coche van Castañeda, Mendoza Cano; enfrente Conchita, María Luisa Suárez y la señora de Cano, a mi lado va Fernando R. de Castro, el Gago y su señora, Manolo Mesa y señora, Herminio Lauderman, señora e hijo, el arquitecto Urquiaga. En el fondo van el gran fotógrafo Franklin y su hermano, Marcial Lacorte, Adalberto Alvarez y señora.

Mendoza toma la palabra al tiempo que Lacorte se encarama a caballo, en una maleta: en tiempos de la Guerra, iba un chinito vendedor, por el campo. Al grito de ¿Quién vive? el chinito, pensando que fueran españoles, gritó "España". Aquella fué mala suerte para el pobre chino, pues los de la emboscada eran cubanos y a pesar de no querer hacerle algo muy malo, no por eso perdió una tunda de palos... El chinito quedó escarmentado con aquello y cuando poco tiempo después lo cogieron en otra emboscada, el chino al grito de ¿Quién vive?, dijo "Cuba", pero desgracia la del pobre chino, pues aquella vez no eran cubanos pero si españoles, que por cierto, aunque compadecidos del pobre chino, para que escarmentaran le dieron otra tunda de palos. El chinito quedó algo deshecho, pero no tardó mucho en reponerse; cuando otra vez lo cogieron en otra emboscada, y al grito de ¿Quién vive?... dijo el chino: "Los fósfolos, di tu plimelo".

A las 11 y 15, pasamos por el entronque de "Los Palacios" y a las 11 y 21, por el de "San Diego"; a las 11 y 32, por el de "Herradura.

Mendoza no parecía terminar y al tiempo que Lacorte volvía a saltar sobre una maleta, nos contó: Un día que salía con un sobrinito mío, por cierto muy precoz, aprovechando que andábamos de paseo por la campiña, le dije: ¡Mira los árboles! ¡Qué lindos! ¡Qué bellos!... ¡Mira el río! ¡Qué maravilloso!... ¿No te parece maravillosa la obra de la Naturaleza? Zeledoncito, que por cierto así se llamaba su sobrino...

—Sí, dijo el niño con una voz que dejaba alguna duda. Pero tío, tú no crees que si las vacas tuvieran alas, sería más perfecta la obra de la naturaleza. Así podrían volar de una parte a otra a buscar más abundante pasto.

En aquel momento, un pájaro que volaba, dejó caer algo en las manos de Mendoza...

Ante la cara de Zeledoncito le dijo el tío... Pobre de nosotros si las vacas tuvieran alas.

Y en aquel momento pasamos por Consolación del Norte. El reloj de Conchita marca las once y cuarenta.

Y así llegamos a Pinar del Río, somos recibidos con los brazos abiertos, por el Comité "Todo por Pinar del Río". Nos obsequian con aceitunas y vermouth y dos cortos discursos.

A la una menos cuarto, nos presentamos en el "Hotel Ricardo", donde un sabroso arroz con pollo nos dió la bienvenida.

Y lo que queda que lo cuente otro.



NUESTRO INOLVIDABLE DIRECTOR, ARQUITECTO LUIS BAY SEVILLA, CUYA MUERTE ACAECIDA EL PASADO AÑO HA SIDO MUY SENTIDA, TANTO EN CUBA COMO EN EL EXTRANJERO.

LUIS BAY SEVILLA

EN EL PRIMER ANIVERSARIO DE SU MUERTE

Una deuda tenía con el inolvidable compañero, deuda pactada entre nosotros en vida y que empiezo a saldar hoy, en el primer aniversario de su muerte.

El que tuvo para todos una frase cordial, él que atento y solícito cumplía desde las páginas de ARQUITECTURA con cada dolor de los colegiados, él que sufrió nuestras injusticias e ingratitudes pero que siempre generoso y cristiano olvidaba pronto, hoy viene otra vez más, vivo en el recuerdo, a las páginas de esta Revista a la cual le consagró sus mejores años.

La muerte no destruye la obra del hombre, y éste queda en el corazón de sus deudos y amigos; sus pensamientos sobreviven en sus escritos, y las proporciones, los aciertos, lo que forma la más noble ambición del carácter, todo eso queda con el espíritu del arquitecto en sus creaciones.

Una amistad larga, nacida en momentos que nunca se borran, una amistad tejida después con

cartas desde el extranjero, con trabajos para su primera Revista "El Arquitecto", cuando estuve en el Capitolio, y con estudios y escritos que nunca le regateamos durante los años que empleó en levantar y prestigiar nuestro órgano de publicidad, y sobre todo un paralelismo de ideas y la secreta adoración por la letra impresa, todo eso produjo el intercambio de pensamientos, y propósitos que anudó de por vida nuestra fraternidad.

Fuimos compañeros en el Municipio, allá por el 1930 y nuestras diarias salidas con Varela, Muñiz y Aguado, en el auto de René Echarte, bautizado por el grupo con el sugestivo nombre de "La Gaviota", nos hacía pasar momentos de franca camaradería y buen humor; aquellos finales de mañanas festivas eran un sedante que nos permitió olvidar la crudeza de aquellos tiempos... últimamente, en el año 47, muchas noches, pues él tampoco salía, nuestros teléfonos nos unían en largas charlas para tratar, casi siempre, de las mismas cosas, tal escrito, tal comentario, sobre ésta o aquélla obra y un anhelo sin palabras... mejorar o superar el ambiente.

Nació Luis Bay Sevilla en la ciudad de Guanabacoa, en el año 1885, procediendo de una distinguida familia de la cual heredó su modestia y sus virtudes. Hizo sus primeras letras en el Colegio de los Escolapios, después pasó a la Habana, continuando sus estudios en los colegios de dos competentes maestros, don Pedro Valdés Caballero y don Ramón Rosaínz. Ingresó, para cursar la segunda enseñanza, en el Instituto de la Habana, donde se graduó de Bachiller. Finalmente entra en la Universidad para seguir la vocación de su vida, que fué la carrera de Arquitecto, graduándose después de un duro bregar, en el año de 1915.

Desde joven tuvo que empezar a construirse él mismo, ya que le fué necesario costearse sus estudios trabajando a la vez; pero llevado por el atractivo de la letra impresa lo nombraron entonces Cronista Social del periódico "La Lucha". Y estas dos directrices de arquitecto y periodista, formarían su personalidad y el paréntesis fecundo que encerraría su vida.

Fué Jefe de Redacción de los periódicos "La Lucha" y "La Noche", y redactor de los diarios "La Discusión", "El Día", "Havana Post" y el semanario "El Fígaro". Ultimamente era redactor del "Diario de la Marina", donde sus crónicas sobre las "Viejas costumbres habaneras" y la historia de los palacios y casonas del Cerro durante el siglo XIX, eran muy apreciadas.

Su carrera profesional tiene en su haber valiosos edificios, como el de la calle 30 y Río Almendares y el Pabellón de los Masones en el Sanatorio "La Esperanza". Estuvo asociado con el arquitecto Martínez Inclán, construyendo diversas residencias en el Vedado y Jesús del Monte. Más tarde, se asoció con el arquitecto Ramiro J. Ibern levantando, entre otros, el Centro Escolar "José María Zayas" y la casa de apartamentos, de siete pisos, San Lázaro número 69. Obtuvo el Primer Premio en el Concurso celebrado por el Colegio de Arquitectos (1916) para el distintivo de la institución. Por sus brillantes cualidades de trabajador incansable, fué honrado por numerosas sociedades técnicas de Cuba y del extranjero. Fué Miembro de Honor de la Asociación de Arquitectos de Chile; del Instituto Central de Arquitectos del Brasil; de la Sociedad de Arquitectos del Uruguay y del Instituto de Ingenieros, Arquitectos y Agrimensores de Buenos Aires; Miembro Corresponsal de la Sociedad Central de Arquitectos de Madrid; de la Sociedad Central de Arquitectos de Buenos Aires; de la Sociedad de Arquitectos de México; de la Societé Centrale de Architecture de Belgique, y de la Sociedad Española de Higiene.

Fué también Miembro Vitalicio del Comité Permanente de los Congresos Panamericanos de Arquitectos y Presidente de la Delegación Cubana en el seno de ese Comité; Miembro del Comité Permanente Internacional de Arquitectos que radica en París; Miembro, desde su fundación, de la Junta Nacional de Arqueología y Etnología de Cuba; expresidente del Círculo de Bellas Artes de la Habana; Miembro de los Amigos de la Biblioteca Nacional y de la Sección de Monumentos Públicos en la Corporación del Turismo.

Fué designado por el Gobierno de Cuba, ponente del Tema XIX del Programa de la Octava Conferencia Internacional Americana celebrada en la Ciudad de Lima, Perú, el año 1938, sobre Conservación y Preservación de Regiones Naturales y Monumentos Históricos.

Nombrado Arquitecto del Municipio de la Habana, por el 1926, allí laboró durante siete años, ascendiendo después, por sus propios méritos, a Jefe de la Sección de Arquitectura y a Segundo Jefe del Departamento de Fomento; pasó después a Obras Públicas, y en 1937 lo llamaron para el cargo de Segundo Jefe de la Sección de Construcciones del Consejo Nacional de Tuberculosis; perteneció, en varias ocasiones, a nuestras Directivas y también fué vicepresidente y secretario del Colegio Nacional de Arquitectos.

Como escritor y publicista, merece destacarse su labor en el Comité de Redacción de la Revista del Consejo Nacional de Tuberculosis; pero don-

de se produce con todo su intelecto y sus verdaderas cualidades de crítico urbanista e historiador de nuestra Arquitectura Colonial, fué en la Revista "El Arquitecto", que fundó y dirigió durante cuatro años, continuando después al frente de ARQUITECTURA, la Revista del Colegio Nacional, desde mayo de 1937, hasta su muerte, donde ha quedado toda su valiosa labor. También fué director de la Revista de Arqueología.

Es autor de varios libros, entre ellos, el de "La Vivienda del Pobre", editado en el año de 1923, en el que estudia desde sus distintos aspectos—social, económico, moral y sanitario—el problema de la vivienda mínima de la ciudad y del campo; este libro valiosísimo, fué una fuerte llamada en el ambiente de factoría de aquel tiempo; por sus conocimientos sobre estos problemas fué autor del Proyecto de Ley de casas baratas (cuya redacción se le encomendó por el Gobierno de la República).

Este proyecto se presentó al Primer Congreso Panamericano de Municipios celebrado en La Habana, en noviembre de 1938, acordándose, por unanimidad, a propuesta del Delegado chileno, que con el respaldo de ese Congreso, se enviara a los Cuerpos Colegisladores de Cuba y se distribuyera en español e inglés, entre los países del Continente.

Conocimos los dos valiosos proyectos que bajo su dirección se ejecutaron en el Municipio; uno de ellos para amueblar con una fuente barroca la Plaza de la Catedral; el otro, de urbanismo, trataba de rectificar los errores del planeamiento en el acceso a nuestra necrópolis de Colón, estableciendo a ambos lados de la nueva avenida que creaba, los mercados de flores que más tarde se construyeron. Ambos proyectos se publicaron en la Revista "Carteles".

No viajó y sin embargo, sus amistades en el extranjero se multiplicaban por su atención vigilante de las actividades de los colegas sudamericanos y europeos. Gracias a él, una muy valiosa colaboración extranjera honró las páginas de nuestras publicaciones. En el año 1931 publicó un extenso estudio dando a conocer entre nosotros todos esos valores que son orgullo de América.

"La Vivienda del Pobre", aun no justipreciada en su verdadero alcance, sus investigaciones en los archivos religiosos que hasta entonces estuvieron vedados, la historia de nuestros conventos, aclarada y rectificada por él, su dedicación a la arqueología y a la defensa de los Monumentos Históricos, toda esa labor que no tuvo nunca un fin de lucro, es la que constituye su fuerte personalidad y lo levanta grande y macizo en el recuerdo.

Fué de los pioneros del movimiento intelectual y de superación en el Colegio de Arquitectos, a raíz de su fundación.

Como conferencista, se distinguió disertando sobre tópicos de Bellas Artes, de arquitectura y de viviendas para las clases menesterosas, en la Universidad de La Habana, Círculo de Bellas Artes, Club Rotario, Colegio de Arquitectos, Ministerio de Salubridad y Asistencia Social, Consejo de San Agustín, de los Caballeros de Colón, Casa Cultural de las Damas Católicas y otros centros culturales. Aun recordamos con emoción la noche aquella del Ateneo de la Habana, cuando evocó la memoria de Pepe Du Defaix, otro fraterno desaparecido.

Fué Director Técnico y Artístico de los trabajos de restauración de la Plaza de la Catedral y edificios que la circundan, ejecutados por la Secretaría de Obras Públicas, este trabajo y el éxito obtenido, fué para el de gran compensació espiritual; también dirigió, con gran éxito, los trabajos de restauración de la Iglesia de Santa María del Rosario, muy poco conocidos éstos. Su labor de investigador de nuestra Arquitectura quedó en otro libro cuya publicación aun no está terminada. Obtuvo Medalla de Oro, con distintivo blanco, por el Consejo Nacional de Tuberculosis y por la Corporación Nacional de Asistencia Pública, al concedérsele la Medalla de la misma. Ultimamente se le concedó la Cruz de Carlos Miguel de Céspedes.

En 1943 fué elegido para el cargo de Académico de número adscrito a la Sección de Arquitectura, sillón H de la Academia Nacional de Artes y Letras, realizando su discurso de ingreso con un documentado trabajo sobre la Arquitectura Colonial Cubana, a cuyo estudio e investigación hubo de dedicar numerosos años. Estando la contestación a cargo del académico Hilario del Castillo, quien le hizo justicia en todo lo que valía nuestro Luis Bay. Esa fué otra noche feliz de su vida, que con él compartieron todos los que le querían.

En la Academia Nacional de Artes y Letras ocupó los cargos de Bibliotecario y después el de Vicesecretario y era altamente apreciado por sus dotes de caballerosidad y corrección, perteneciendo a su Junta de Gobierno.

Casó, a los pocos años de graduado, con la señorita Ela O'Farrill y Hernández, de una distinguida familia habanera, hija de un bien querido Alcalde de esta ciudad y de su matrimonio tuvo un hijo, Luis Bay O'Farrill, hoy estudiante de Medicina.

No fué ambicioso de oro, pero sí de nobles ideales y pronto el que había paseado su juventud entre salones, se olvidó de las fiestas sociales e hizo un santuario de su hogar. Su familia y el Colegio de Arquitectos que era también para él otro hogar, la Revista, su labor diaria y sus amigos, esa fué su vida.

Tuvo sus dificultades, como todo humano, pero en cosas sin importancia y lo que a veces ensombrecía su carácter, era su exceso de susceptibilidad. Esto algo le hizo sufrir.

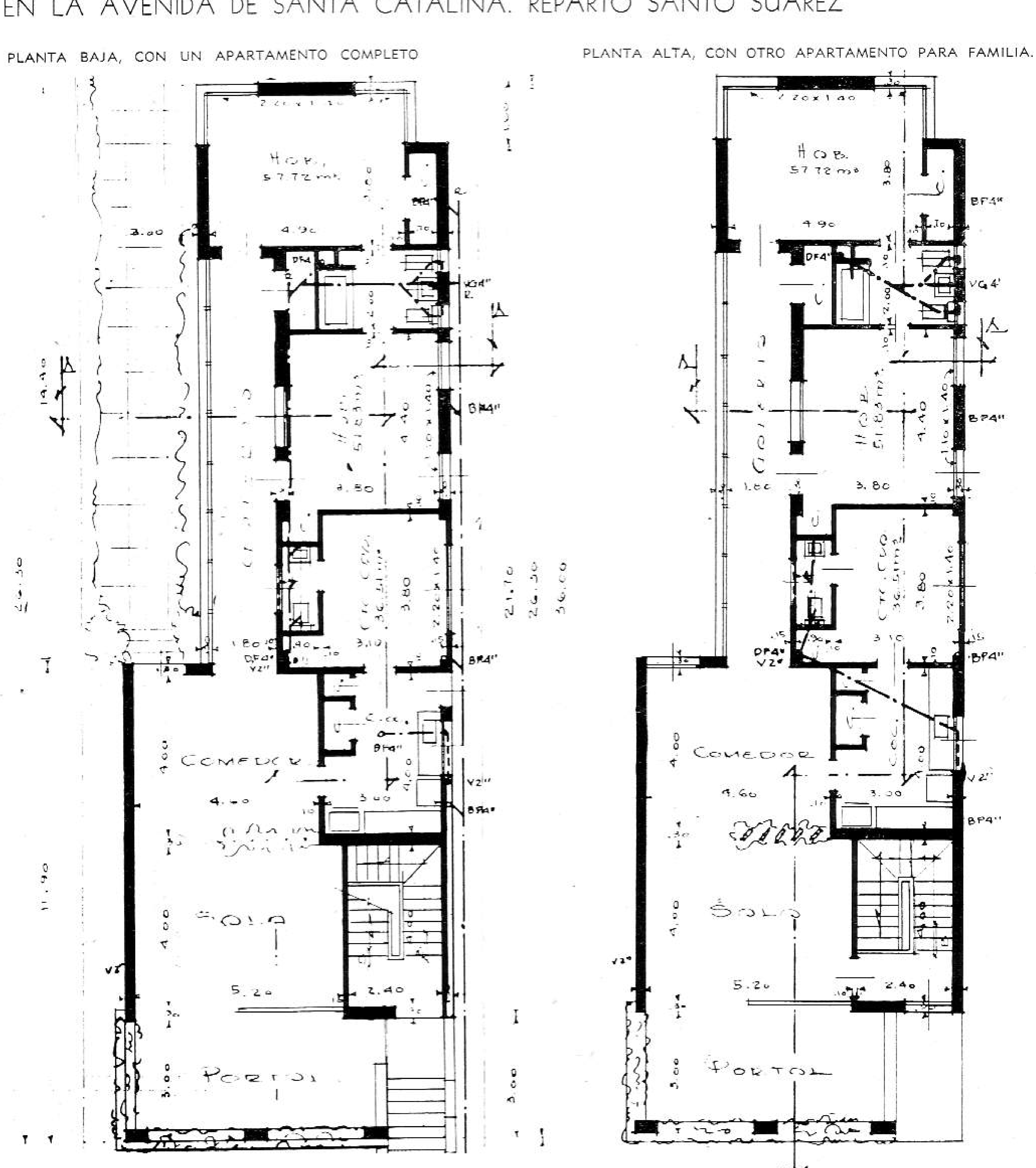
Falleció, en la Habana, el día 2 de febrero de 1948, perdiendo el Colegio de Arquitectos y la Academia de Artes y Letras, uno de sus más destacados miembros.

No pretendemos, en este ligero apunto biográfico, dar todo lo que fué Luis Bay, que hoy se le estudia y considera, tanto en Cuba como en el extranjero; sólo intentamos dejar constancia en el primer aniversario de su muerte y empezar a cumplir la deuda entre nosotros pactada.

Descanse en paz este incansable trabajador, rebelde e inconforme con el medio, que tanto sufrió y luchó por mejorarlo.

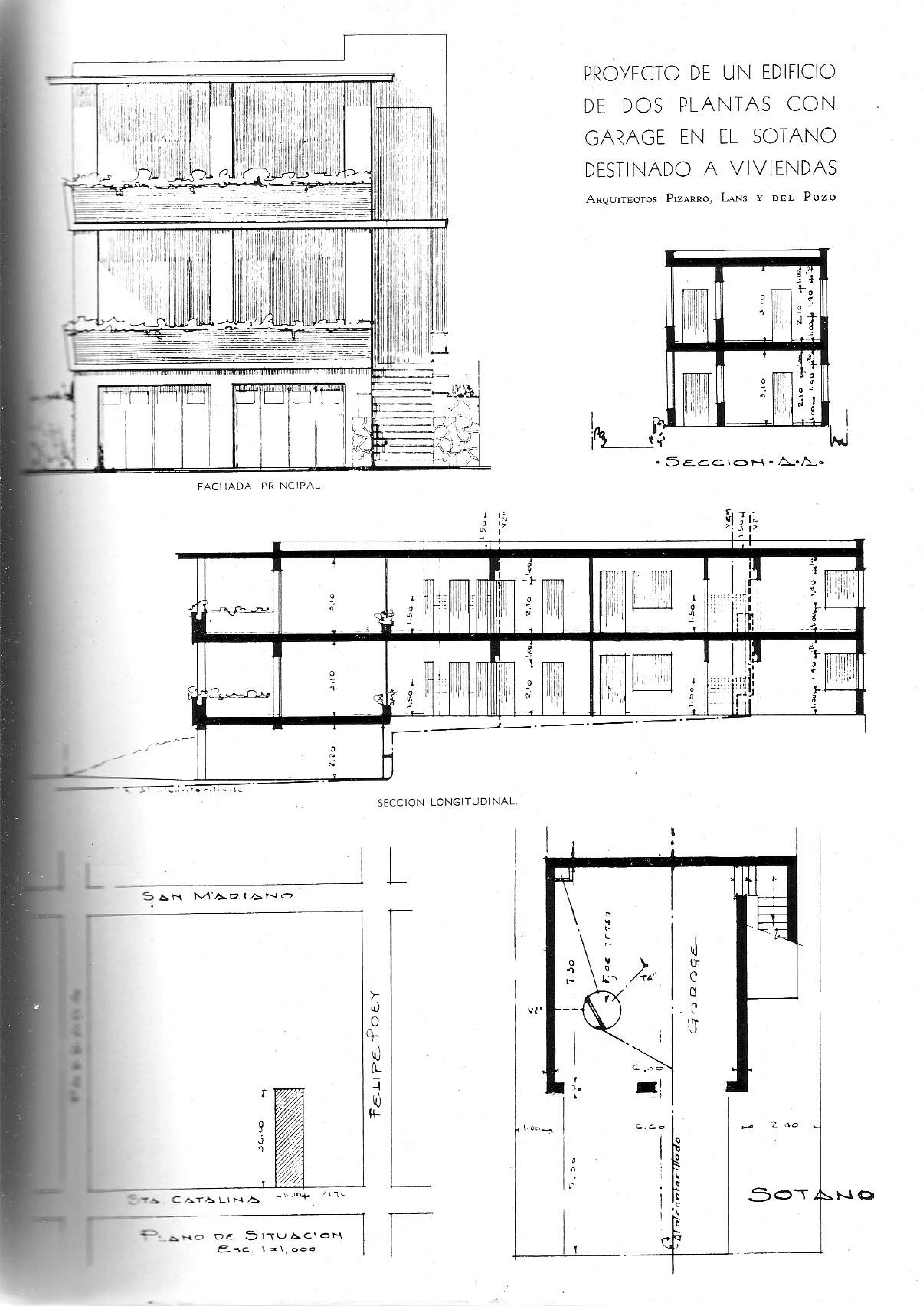
UNA OBRA DE LOS ARQUITECTOS PIZARRO, LANZ y DEL POZO

EN LA AVENIDA DE SANTA CATALINA. REPARTO SANTO SUAREZ



PLANTA BAJA, CON UN APARTAMENTO COMPLETO

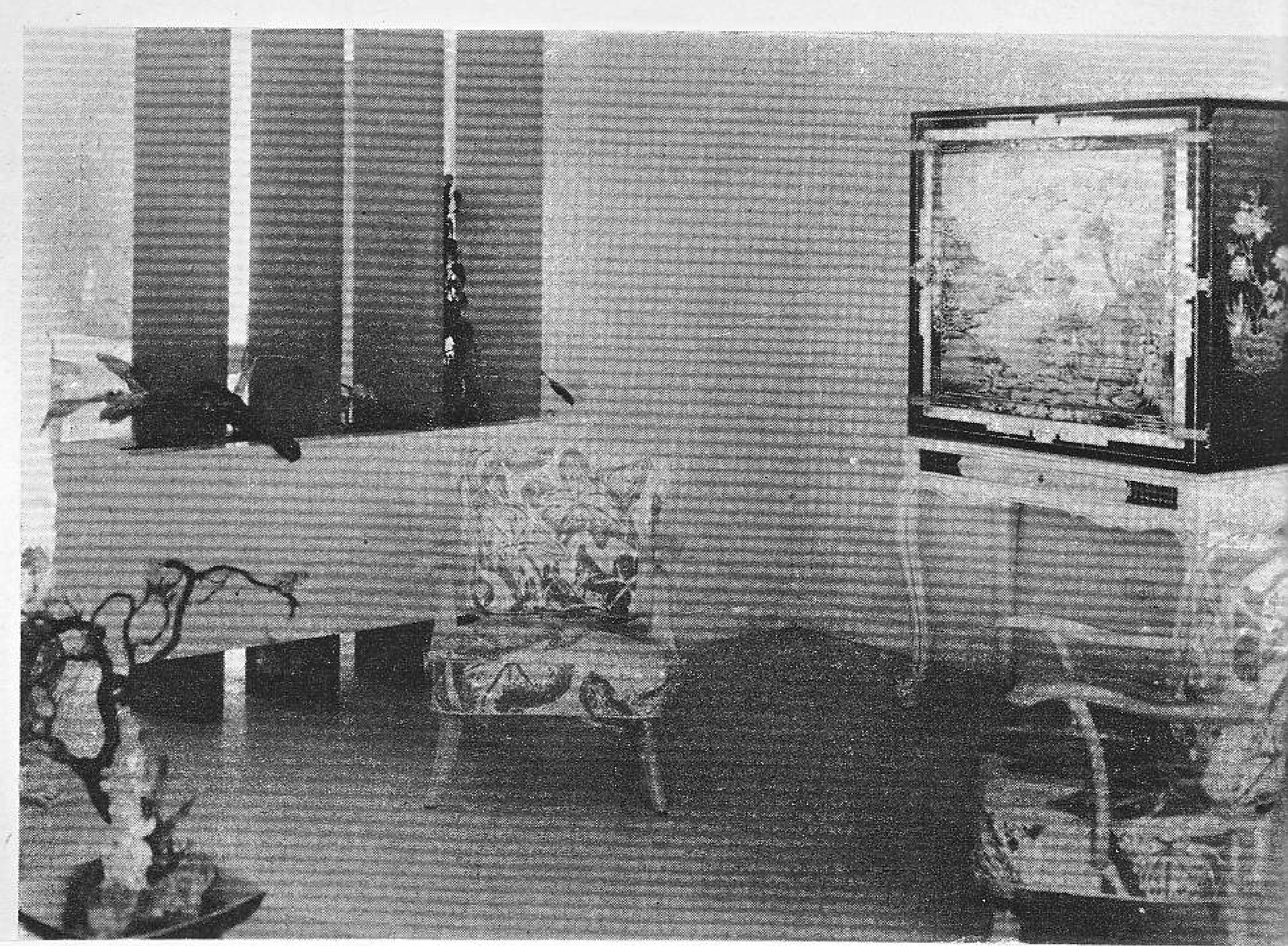
PLANTA ALTA, CON OTRO APARTAMENTO PARA FAMILIA.



FACHADA PRINCIPAL

RESIDENCIA CONSTRUIDA POR LOS ARQUITECTOS PIZARRO, LANZ Y DEL POZO, EN LA AVENIDA DE SANTA CATALINA, PARA EL SEÑOR ARSENIO SELLEZ HENRIQUEZ.

VISTA INTERIOR ENTRE LA SALA Y EL COMEDOR.



El Próximo Congreso Pan-Americano de Arquitectos

Por el Arq. HORACIO NAVARRETE

El Comité Ejecutivo que prepara la celebración de VII Congreso Panamericano, sigue con entusiasmo sus trabajos; en días pasados fueron recibidos en pleno, por el Arq. Manuel Febles Valdés, Ministro de Obras Públicas, en su despacho del Ministerio. El Comité hubo de entregarle una comunicación en la que se expresaba el deseo de los arquitectos cubanos de que el compañero Febles figurara como uno de los principales patrocinadores del citado Congreso, no sólo por el alto cargo que ocupa, sino por sus méritos personales y su gran vinculación con la clase profesional, por lo que siempre trabajó intensamente, habiendo ocupado, en el Colegio, los más elevados cargos.

Todo el contacto estrecho que habrá de tener la clase profesional con el actual Gobierno hacia la viabilidad de celebrar brillantemente el futuro Congreso, habrá de descansar sobre la persona del querido compañero Febles, precisamente por los extremos antes señalados.

No fué remiso el Ministro en aceptar tan gran responsabilidad, ni parco tampoco fué en sus palabras y ofrecimiento. Haciendo buena la esperanza que llevó al Comité a solicitar su cooperación, la ofreció ampliamente, poniéndose él y los vastos recursos de su alto cargo, a la disposición de la clase profesional, a fin de que Cuba pueda enorgullecerse con la celebración de tan importante evento internacional.

Cabalmente reconoció lo que representa para el país y para la clase, el reunir el próximo diciembre, en esta ciudad de la Habana, a un grupo de distinguidos arquitectos de todo el continente americano, a los cuales hay que agasajar, mostrándoles todo lo bueno que tenemos, dando cumplimiento al compromiso adquirido por la Delegación del Gobierno de Cuba, en la ciudad de Lima, en 1948.

Esa delegación, presidida entonces por el que era Ministro de Obras Públicas del anterior Gobierno, Arquitecto José San Martín, aceptó, a nombre del Gobierno de Cuba y de los arquitectos cubanos, esta encomienda y por su realización estamos trabajando desde hace tiempo.

El Ministro Febles prometió al Comité, propiciar una entrevista con el Honorable Sr. Presidente de la República, Dr. Carlos Prio Socarrás, a fin de que el Comité en pleno lo visite y recabe del Primer Magistrado que honró nuestra clase aceptando ser el Patrocinador del Congreso y que sea su persona la que declare abierto el VII Congreso Panamericano de Arquitectos, y que ordene, de acuerdo con la costumbre y el protocolo, que nuestro Gobierno extienda las invitaciones de rigor a fin de que los Gobiernos de los países de las Américas manden sus representantes a dicho acto.

También expresó sus deseos de cooperar, decididamente, al éxito del Congreso preparando todo el material de las obras públicas para ser exibidas en la Exposición que se celebrará conjuntamente con el Congreso, y ofreció facilitar los locales necesarios para dicha exposición, lo cual sería un medio de patentizar el grado de avance de la profesión del arquitecto, en nuestro país.

Muy complacido y esperanzado hubo de retirarse el Comité después de haber oido las palabras del Ministro y las frases de afecto que tuvo para con los compañeros que lo visitaron.

Otra actividad reciente relacionada con los trabajos del Congreso, fué un concurso celebrado entre los alumnos de arquitectura de cuarto y quinto año, de la Universidad de la Habana. Con un programa preparado por el Arq. Víctor Morales, profesor de la Universidad y secretario del Comité, los alumnos compitieron en diseñar un modelo de "insignia" para usar durante el próximo Congreso. Aprovechándose la visita del profesor Leopold Arnaud, decano de Arquitectura de la Universidad de Columbia, el Tribunal dictaminador fué compuesto por el Dr. Arnaud, el profesor Emilio de Soto, el Arq. Horacio Navarrete, presidente del Comité y por el profesor Dr. Víctor Morales; de la profusión de trabajos presentados, el Tribunal seleccionó dos, uno para cada curso, los cuales recibieron los premios ofrecidos y es casi seguro que habrá de ser aceptado uno de ellos como insignia oficial del Congreso.

Debemos felicitar al compañero Morales, por su idea del concurso y por el resultado del mismo, ya que abundaron los buenos trabajos, lo que da la pauta de la alta calidad de la enseñanza de los profesores de la Facultad.

En el próximo número de ARQUITECTURA, daremos cuenta del programa que se ha confeccionado para el Congreso.

Caminos Vecinales

Por el Arq. ANGEL CANO SUAREZ

EL programa de Obras Públicas para el próximo cuatrenio parace que va a quedar definitivamente circunscripto a la construcción de caminos vecinales.

Nada hay que objetar a esta medida, que representará, sin duda, una paso de avance en nuestra económia, siempre que dichos caminos vecinales se construyan con un sentido de responsabilidad, para que resulten obras permanentes y de beneficio general, como cuadra a las obras públicas.

El autor de este modesto trabajo, que se pronunció contra el despilfarro de dinero en las obras del anterior gobierno, quiere producir su modesto aporte al plan futuro, y a eso va encaminado el pequeño esfuerzo.

¿Qué se entiende por caminos vecinales? Conocemos diversas categorías de carreteras (no importa el número) de acuerdo con su importancia, su anchura, el material de que están construídas, etc.; desde las modernas autopistas hasta las pequeñas carreteras rurales, estrechas, con algún afirmado o ninguno y ligera superficie de desgaste. ¿Se pretende hacer menos que ésto, cubierto con el eufemismo de "camino vecinal" para acallar el escrúpulo?

Porque el Gobierno debe llevar a cabo únicamente obras permanentes, de beneficio general, que reviertan al tesoro público, en impuestos, la riqueza y bienestar que su costo proporciona. Los caminos reales, los caminos de tierra muerta o de acceso a pequeñas fincas, esos deben construirlos los particulares, a sus expensas.

La técnica de la construcción moderna hace posible trazar caminos en lugares que antes resultaban inadecudos. Esa nueva técnica está basada en el empleo creciente de la máquina, con la consiguiente disminución del trabajo manual, y el perfeccionamiento de la máquina es un lento proceso evolutivo, de aplicación de conocimientos y progresos basados siempre en un descubrimiento y una aplicación anterior, porque la civilización no avanza a saltos, sino lentamente, pagando cada conquista a un alto precio de sacrificios y fracasos.

Una vez determinados los lugares donde han de construirse esos caminos secundarios, o vecinales—lo que ha de hacerse siempre tratando de enlazarlos con carreteras o caminos existentes—, debe determinarse el tipo o sección del mismo, de acuerdo con las características del terreno (aprovechamiento de materiales locales, subsuelo, etc.) y tráfico a soportar.

En la determinación de la necesidad del camino y de su verdadera utilidad, juega papel importante la consulta a la estadística de la riqueza de la zona. El Gobierno no debe hacer nunca más caminos que beneficien únicamente las fincas de recreo de los políticos. En este aspecto aplaudimos la tendencia del Ministro Fables de escuchar a las agrupaciones de ciudadanos y a las organizaciones cívicas de la localidad.

Los caminos deben ser siempre anchos, cuanto más anchos mejor, o al menos tener banquetas anchas, para el pase y estacionamiento de vehículos. Por muy modestos y económicos que se quieran, deben tener siempre una superficie compacta y lisa, capaz de resistir, durante mucho tiempo, el uso y el abuso, a un bajo costo de conservación. La estadística revela que el tránsito por caminos de tierra cuesta más del doble que sobre caminos afirmados y el triple que sobre caminos pavimentados y que el costo de conservación es diez veces mayor en caminos sin afirmar que en los pavimentados.

Por otra parte, la carreta no necesita caminos. Estos deben proyectarse para vehículos motorizados, que transporten los productos de la tierra, directamente del lugar de producción hasta los mercados, con una sola operación de carga y descarga.

El progreso de un país depende de su red de carreteras y caminos, porque estas son como las arterias por las que fluye la savia vital. Las carreteras hacen posible la explotación de nuevas industrias y cuencas mineras y agrícolas, se abren nuevos mercados, aumenta el valor de la tierra y disminuye el costo de sus productos. No es mera coincidencia que los países más adelantados del mundo son los que más kilómetros de carreteras tienen.

Volviendo al aspecto técnico de la construcción de los caminos vecinales, inisistimos en la conveniencia de hacerlos de la mejor calidad, aunque su costo inicial resulte más elevado de lo que se piense en principio. Descartando, desde luego, la base de hormigón y las costosas obras de fábrica, debe escogerse siempre un tipo que comprenda una sub-base apropiada, natural o artificial y una base y superficie de rodadura preferiblemente bituminosas, por lo económicas y limpias que resultan.

En los lugares donde el terreno es aprovechable o donde existen agregados en la superficie, deben utilizarse para mezclarlos directamente con el cemento, previa la debida compactación, utilizando a ese efecto la maquinaria adecuada.

Finalmente, estos trabajos deben coordinarse con la experiencia obtenida no sólo en el país, sino en el extranjero, tal como la Federación Internacional de Caminos, radicada en Washington, que con un altruismo extraordinario, coopera a estos estudios en el mundo entero.



ALMUERZO-HOMENAJE A LOS ARQUITECTOS ABEL FERNANDEZ SIMON Y MANUEL ANGEL GONZALEZ DEL VALLE.
LA MESA PRESIDENCIAL.

HOMENAJE A LOS ARQUITECTOS ABEL FERNANDEZ SIMON Y MANUEL ANGEL GONZALEZ DEL VALLE

Cumpliendo un acuerdo del Colegio Provincial de Arquitectos y que calorizó el Ejecutivo del Colegio Nacional, se celebró el dia 10 de Febrero en el restaurant del Hotel Inglaterra un almuerzo homenaje a los compañeros Abel Fernández Simon y Manuel Angel González del Valle por el notable éxito obtenido en el planeamiento y la ejecución de las obras que ampliaron el acueducto de Albear.

En la mesa principal junto con los homenajeados y los Presidentes de los Colegios Provincial y Nacional, Arqtos. Cristóbal Martínez Márquez y Armando Pujol, tomaron asiento como invitados de honor el Alcalde de la Habana Sr. Nicolás Castellanos, el Presidente del Consistorio Dr. José Díaz Garrido, el Secretario de la Admón. Municipal Dr. Jacobo de Plazaola, el Arq. Carlos Maruri, Jefe del Depto. de Urbanismo, y otras autoridades. El Ministro de Obras Públicas Arq. Manuel Febles, que se vió imposibilitado de asistir, envió a su Secretario Sr. Angel Menéndez.

La importancia del homenaje lo prueba el suministro de veinte millones de galones de agua diarios que recibe de más, nuestra asoleada ciudad, por el nuevo conducto que proyectó de mano maestra Abel Fernández y que construyó con una rapidez increíble Manuel Angel González del Valle.[1]

La dedicación de casi toda su vida al estudio de los árduos problemas de aumentar el caudal de agua de la Habana, con la ejecución de una importante primera ampliación que hizo de 1925 al 1930 y que caracteriza la carrera de Abel Fernández, fué lo que motivó después de muchos años de espera, la confianza de las nuevas autoridades municipales. Y para suerte de todos se encontró en Manuel Angel González del Valle el hombre de un dinamismo que ya no le cabe en el cuerpo, quien aunando crédito, capital y trabajo eje-

---

(1) La magnitud de esta obra se comprenderá mejor al conocer, "grosso modo", las siguientes cifras relativas a su construcción: 150,000 metros cúbicos de excavaciones en arcilla y en rocas duras para formar las trincheras: 30,000 quintales de barras corrugadas de acero para reforzar la bóveda de hormigón; 60.000 quintales de chapas de acero laminado de un cuarto de pulgada, para formar los cilindros de la tubería; 30,000 barriles de cemento; 25,000 metros cúbicos de piedra picada; 20,000 de arena silícea, y 200,000 pies de madera para encofrados y acodalamientos.

cutó a plena satisfacción lo que se había proyectado. Ahora bien, fué necesario, además, una voluntad, un hálito de juventud y energía creadora a la que no arredraran duras campañas y opiniones adversas; y esa férrea voluntad fué la del Alcalde Sr. Nicolás Castellanos.

Siempre atento a todo lo que sea progreso y adelanto de la urbe, el Comité Ejecutivo del Colegio Provincial comprendió la excelencia del trabajo técnico de traer el nuevo conducto de 66 pulgadas de diámetro y 9 y medio kilómetros de largo, desde la Colonia de Mazorra hasta los tanques de Palatino, en menos de un año, y tomó el acuerdo de rendir públicamente un homenaje a los autores otorgándoles además un Diploma donde quede constancia de la labor realizada.

A la hora de los brindis el Presidente Martínez Márquez expresó su satisfacción por presidir un almuerzo ya histórico, señalando cómo el triunfo de los dos compañeros era un legítimo triunfo de la clase, que ni cortos ni remisos en estricta justicia lo exponíamos ante la sociedad; dándole después la palabra al Arq. Miguel Angel Hernández Roger, el bien querido ex presidente del Colegio y alma de la Comisión Organizadora, quien leyó el estudio que damos a continuación:

Sres. de la presidencia, compañeros todos, señoras y señores:

Cumplo un encargo de la presidencia de nuestro Colegio y trataré de hacerlo lo mejor que pueda, para con ello no sólo corresponder a la distinción que esa elección ha significado, sino también para mi propia satisfacción al poder proclamar públicamente una admiración sentida durante mucho tiempo.

Cuando un individuo tiene una idea, un propósito o un proyecto que habrá de redundar en beneficio de los más, y resulta impotente para realizarlo, es desesperante. Si pide la colaboración de otros y no se le presta o se hace a medias, la desesperación va minando la mente y el espíritu. Y si transcurren los años y apesar de los desengaños, de las acciones negativas de los que pueden hacer y no hacen o no dejan hacer y hasta que interviene la maldad humana y brota la envidia ponzoñosa y cruel es entonces cuando se requieren hombres, en su acepción psíquica, capaces de soportar los dolores morales que todo eso significa, para elevarse por encima de ellos y mantener su idea, sin egoísmos, sin odios, sin recelos y estar en condiciones de producirse siempre en forma de beneficios para todos.

Y el secreto estriba, en que una misteriosa voz, que viniendo de lo hondo del alma le dice, cuando no se confunde entre el clamor de las voces exteriores, el sitio y la tarea que le están señaladas en el orden del mundo. Esta voz, este instinto personal, que obra con no menos tino y eficacia, es el instinto de la vocación. Verdadero acicate, verdadera punzada, como la que, en su raíz original, significa este nombre de instinto, que pone al alma en la vía de su aptitud. Y estamos, apreciados amigos, en presencia de este caso; de un hombre ya madurado por la acción de los hechos y de los hombres, más que maduro por el tiempo; cuya vocación se manifestó hace muchos años, y que se mantiene siempre en disposición de servir y de producirse en todo lo que sabe, que es mucho también, para beneficio de la colectividad en que convive. Ese modesto y sencillo Ingeniero que prestigia nuestra clase y nuestra Universidad, ha podido ver realizada una pequeña parte de su gran plan, de su gran propósito, de su gran idea, de dotar a nuesta ciudad del caudal de agua que ella requiere para su futuro desarrollo y bien me estáis comprendiendo, que se trata de uno de nuestros festejados de hoy, de Abel Fernández Simón.

Los que a través de estos años de luchas desesperantes ,que lo hemos visto al borde de la ruina material y moral y que siempre lo hemos encontrado en el mismo plano de saber y de ser útil a los demás, nos sentimos tranquilos, porque al menos su nombre ya figura en placa de mármol no muy lejana de la que retiene el nombre de otro gran Ingeniero, del insigne Albear, preocupados ambos por un mismo problema humano, de necesidad social. También nos sentimos tranquilos, porque al esbozar la idea de este acto de reconocimiento público, a nuestro entusiasta presidente, Arquitecto Cristóbal Martínez Márquez, en quien también residen fuerzas interiores de vocación profesional en otro orden de dedicaciones, en el acto comprendió la justicia del mismo, calorizó la idea, la sometió a la consideración del Comité que dignamente preside y éste, por unanimidad acordó rendir el homenaje que hoy, en nombre del Colegio de Arquitectos, os ofrecemos; compañeros Abel Fernández y Manuel Angel González del Valle.

Es curioso saber de algunos detalles que pueden producirse públicamente, para comprender hasta donde la dedicación de Abel Fernández al tratar de resolver el pavoroso problema del servicio de agua a la Ciudad, ha ido llegando al través del tiempo; en los primeros años, unido a otro compañero a quien siempre reconoce como maestro y guía, a Enrique Monteliú, se produce en grande; es decir, en la totalidad de la obra y se acometen en épocas de Carlos Miguel de Céspedes, las primeras obras de cierta importancia, como las de Aguada del Cura. Pero a medida que los años transcurren y los hechos negativos se producen, el gran proyecto se reestudia y se subdivide en proyectos parciales, todos de utilidad, objetividad y posibilidad material. Ciertos detalles técnicos son necesarios mantener ya en secreto, en planos claves, digamos, pues así el momento aconsejaba ante hechos que no son de analizar aquí.

Cuando surge la posibilidad de elección del Dr. Miguel Mariano Gómez para Alcalde, aliado al Dr. Grau

Cálidos aplausos premiaron las palabras de Hernández Roger, quien puso lo mejor de su espíritu en presentar ante la numerosa concurrencia de arquitectos e ingenieros que allí se congregaba, la parte invisible de la obra, que es precisamente la de más envergadura y la más dolorosa.

Seguidamente el Presidente le concedió la palabra al compañero homenajeado Abel Fernández, quien, con la simplicidad y modestia que encierra en su interior, dió una prueba más de su talento al dar las gracias en las cuartillas que siguen:

Señor Alcalde Municipal,
Señor Ministro de Obras Públicas,
Señor Presidente del Ayuntamiento,
Señores Presidentes de los Colegios Nacional y Provincial de Arquitectos,
Autoridades y Funcionarios del Municipio,
Queridos compañeros Arquitectos:

Quiero expresar el intenso regocijo y la profunda emoción que embargan mi ánimo en este inolvidable momento, al encontrarme reunido con mis compañeros los Arquitectos de la Habana y honrado con la presencia de las autoridades a quienes me ha sido grato saludar. En nuestro Colegio de Arquitectos, que es como la prolongacin de nuestros propios hogares, modelo de asociaciones de profesionales, florecen, y grato es así proclamarlo ahora, todas las virtudes individuales y ciudadanas; aquí el compañerismo y la amistad más acendrada tienen su asiento; aquí la mutua comprensión y el mutuo apoyo se dan la mano, pues en nuestra clase, señores, existe el verdadero amor fraternal.

Así pues, no es de extrañar que en el pecho generoso de uno de los más connotados miembros de esa Institución, el Arquitecto señor Miguel A. Hernández Roger, naciera la idea de celebrar este sencillo pero emotivo acto que tanto nos honra y enaltece y que mi distinguido compañero el Ing. señor Manuel Angel del Valle y el que os habla hemos aceptado gustosos, no como un homenaje, sino simplemente como un acto de camaradería que ha nacido de una parcial amistad, por cuyo acto les expreso mi reconocimiento, tanto al compañero Hernández Roger, como al Presidente del Colegio Provincial de Arquitectos, señor Martínez Márquez, a los miembros del Comité Ejecutivo y a los compañeros de la Asamblea que en definitiva acogieron y aprobaron la idea.

El afecto sincero y el invariable compañerismo del señor Hernández Roger le han hecho ver en la labor por nosotros realizada en el Acueducto de La Habana, méritos excepcionales donde sólo ha habido la voluntad de dar cumplimiento a las obligaciones contraídas. La obra de ingeniería ejecutada en su aspecto material o físico es de proporciones limitadas y normales, si bien se le reconoce un resultado práctico beneficioso. Sin embargo, siempre es lisonjero y agradable en grado sumo haber podido dar, en breve término feliz cima y remate a esta empresa en que los hados nos fueron propicios.

Pero donde la obra se agiganta y toma proyecciones extraordinarias, es en su aspecto social, de higiene pública y en lo que afecta decisivamente al progreso y crecimiento futuro de nuestra Capital.

En efecto, la gran Ciudad se hallaba sometida, desde hace algunos lustros, a un lamentable estado de esclavitud e indefensión en lo que al abasto de agua se refiere, ya que millares de ciudadanos, especialmente los de las clases más humildes, se veían compelidos a abandonar sus lechos a tempranas horas de la madrugada, permaneciendo en filas interminables frente a las cajas de incendio y a las pilas públicas, para poder proveerse de un par de vasijas de agua, con las que afanosamente cargaban a grandes distancias hasta sus hogares, único y misérrimo caudal disponible para remediar las necesidades de todo un día; otros, más pudientes, compraban el agua en las puertas de sus domicilios, pagando por ella cantidades superiores al alquiler de sus viviendas. De los restaurantes, hoteles, cafés y edificios principales de la Ciudad nada se diga, pues sabido es que por largos años tuvieron que abastecerse por el anacrónico, antisanitario y costoso sistema del reparto en pipas.

Fácil es comprender la agonía de los vecinos, su esfuerzo corporal, la falta de higiene pública y el peligro de conflagraciones por incendio en que estuvo sumida la población por más de cuatro lustros.

Ya en este orden trascendental de ideas es de estricta justicia volver los ojos de la gratitud y del reconocimiento hacia nuestro Alcalde Municipal, señor Nicolás Castellanos Rivero, quien nos honra con su presencia, ejemplar gobernante, máximo inspirador y propulsor de las obras realizadas y de las que se proyecta realizar y a cuya energía creadora se debe el haber podido hacer desaparecer el intolerable estado de cosas que todos padecíamos, lo que parecía tarea insuperable.

También merece plácemes la Cámara Municipal, representada por su digno Presidente, el doctor José Díaz Garrido, así como los altos funcionarios del Municipio, presentes en este acto, por la eficiente colaboración que prestaron y que hizo posible la feliz culminación de la obra.

Para terminar, señores, me permito solicitar de mis queridos compañeros un caluroso aplauso para todos, como premio de los esfuerzos, afanes y desvelos realizados y sufridos en beneficio del noble Pueblo de la Habana.

Muchas gracias.

La concurrencia aplaudió mucho en todo cuanto vale nuestro Abel Fernández.

Acto seguido y muy breve como si el tiempo y las palabras fuesen materiales a emplear, y sólo necesitara los justos, Manuel Angel dió las gracias por el homenaje que se le tributaba y que en principio él no había querido aceptar. Estas fueron sus frases:

Sr. Alcalde Municipal de la Habana,
Sr. Presidente del Ayuntamiento,
Sres. Presidentes de los Colegios Nacional y Provincial de Arquitectos.
Señores:
Compañeros:

Creo que es difícil para un orador el dar las gracias por un homenaje que se le tributa; así podrán ustedes juzgar cuan difícil es para mí, que no poseo las cualidades necesarias para poder expresar con elegancia todo el agradecimiento que siento por este gesto de mis compañeros.

Cuando fuí citado por el Presidente del Colegio Provincial, Arquitecto Martínez Márquez, para que concurriera al Colegio, a fin de entregarme el escrito informándome del acuerdo del Comité Ejecutivo, de darnos un homenaje al Ing. Abel Fernández y a mí, por haber llevado a feliz término las obras del Acueducto; vacilé en aceptarlo, pues no creía que el haber cumplido a plenitud un Contrato con el Municipio de La Habana, era suficiente motivo para que una institución del prestigio del Colegio de Arquitectos me concediera un homenaje. Lo acepté, pensando que al darnos este homenaje desea el Colegio dejar constancia pública de agradecimiento a un grupo de individuos, que encabezados por el Alcalde Municipal, señor Nicolás Castellanos, deseaban demostrar que cuando se tienen deseos de trabajar con buena fe y honradez de principios, muchas cosas pueden hacerse.

En el último número de la Revista de la Propiedad Urbana, el editorial está dedicado al Acueducto y uno de los párrafos dice:

"Esta obra del Alcalde Castellanos se elogia por sí sola y si a las claras no podemos decir que se la haya envuelto en una interesada conjura de silencio, por lo menos no se le ha dado la divulgación que su importancia requiere, habida cuenta que donde todos los alcaldes, desde 1935, fracasaran ruidosamente, el actual ha triunfado".

Esto es un gran elogio para el señor Castellanos, dada la importancia de la revista que lo publicó.

Si durante los años que se vienen estudiando, hablando y criticando los diferentes proyectos de Acueductos y planes de obras, en lugar de perderlos se hubiesen aprovechado, aplicando parte de la recaudación propia del Acueducto a mejoramiento del mismo, tendríamos un Acueducto propio para esta ciudad y no hubiésemos llegado al estado actual tan deplorable.

Tenemos y tendremos un Alcalde que es trabajador y que sin ofrecer nada, mucho ya ha hecho y mucho más hará, pues no descansa en su empeño de ver cristalizada la obra que es el deseo ferviente de los habaneros: EL ACUEDUCTO

Muchas gracias.

Pleno de juventud y simpatía e impecable en su atuendo de un lord inglés, Manuel Angel fué muy aplaudido.

Para terminar después que se hizo la entrega de los Diplomas, con una improvisación, rica en matices y concepto pero sin perderse en alardes literarios, a las que ya nos tiene acostumbrados, el joven Alcalde señor Nicolás Castellanos expresó cómo se sentía satisfecho y honrado por el triunfo de aquellos dos profesionales cubanos que eran meritísimos, y tenían pleno derecho al homenaje que por sus compañeros se les tributaba, y cómo la fe y la confianza depositada en ellos, y la nobleza de la causa tenían por fuerza que convencer a todos, siendo la mejor prueba la que se palpaba allí mismo. Que sobre sus hombros pesaba como un legado del fraterno amigo desaparecido, la obligación de darle más agua a la Habana y que en último extremo el Municipio con sus propios recursos y en sucesivas etapas continuaría con el mismo entusiasmo los trabajos.

La concurrencia puesta de pie ovacionó al Alcalde y a los arquitectos homenajeados, terminándose el acto cerca de las tres, no faltando las notas festivas y plenas de buen humor y una improvisación cervantina, que no estaba en el programa, pero que bien se aplaudió de nuestro Emilio Enseñat.

Una distinguida representación de la prensa asistió al homenaje; y entre paréntesis como "mot de la fin" se le dedicaron gratos elogios al menú, que estuvo a gran altura.



MUERTE DEL "PADRE DE LA PATRIA", CARLOS MANUEL DE CESPEDES, OCURRIDA EN SAN LORENZO. — BAJO RELIEVE EJECUTADO POR NUESTRO LAUREADO ESCULTOR JUAN JOSE SICRE, EN EL MAUSOLEO DE LOS VETERANOS.

NOTICIARIO

Por el Arq. CARLOS MENDOZA ZELEDON

En Argentina se lleva a cabo un gigantesco plan de construcción de viviendas, con una inversión total de unos cien millones de dólares. Se harán distintos tipos de viviendas que varían desde la casa individual hasta las colectivas de 21 pisos. Gran parte de las obras las hace el Ministerio de Obras Públicas, financiándolas el Banco Hipotecario y serán vendidas a pagar en veinte años. Se ubicarán en Buenos Aires y otros muchos lugares del país, haciéndose barrios, cada uno con su nombre. Uno de los barrios se llama Perón, otro Ciudad de Evita y otro El 17 de octubre. (Fecha en que fué libertado Perón, en el año 1945).

●

El reciente descubrimiento de las pinturas murales de Bonampak, en Méjico, ha sido una maravillosa revelación sobre el adelanto de la plástica indígena en América. Perdido en la región de los indios lacandones, nunca el hombre blanco tuvo noticias del templo que las contiene. El viaje lleva casi un mes, empleando desde aviones hasta el lomo de mulas. Los lacandones parecen Cristos con sus cabellos largos y unas batas hasta los pies. Asunto interesante todo éste, en el que insistiremos.

●

Un estadio con capacidad actual para doce mil espectadores y posible ampliación futura para veinte y cuatro mil fanáticos, ha sido construído en Tegucigalpa, Honduras. Las obras fueron dirigidas por el arquitecto hondureño Francisco Pratts, graduado en Méjico, y uno de los más destacados profesionales de su país. Como rasgos típicos del estadio, se destaca el que es todo de hormigón, con amplias placas voladas, grade-



MUERTE DEL "TITAN DE BRONCE" ANTONO MACEO, OCURRIDA EN PUNTA BRAVA. — BAJO RELIEVE EJECUTADO POR EL ESCULTOR JUAN JOSE SICRE, EN EL MAUSOLEO DE LOS VETERANOS DE LA INDEPENDENCIA EN EL CEMENTERIO DE COLON.

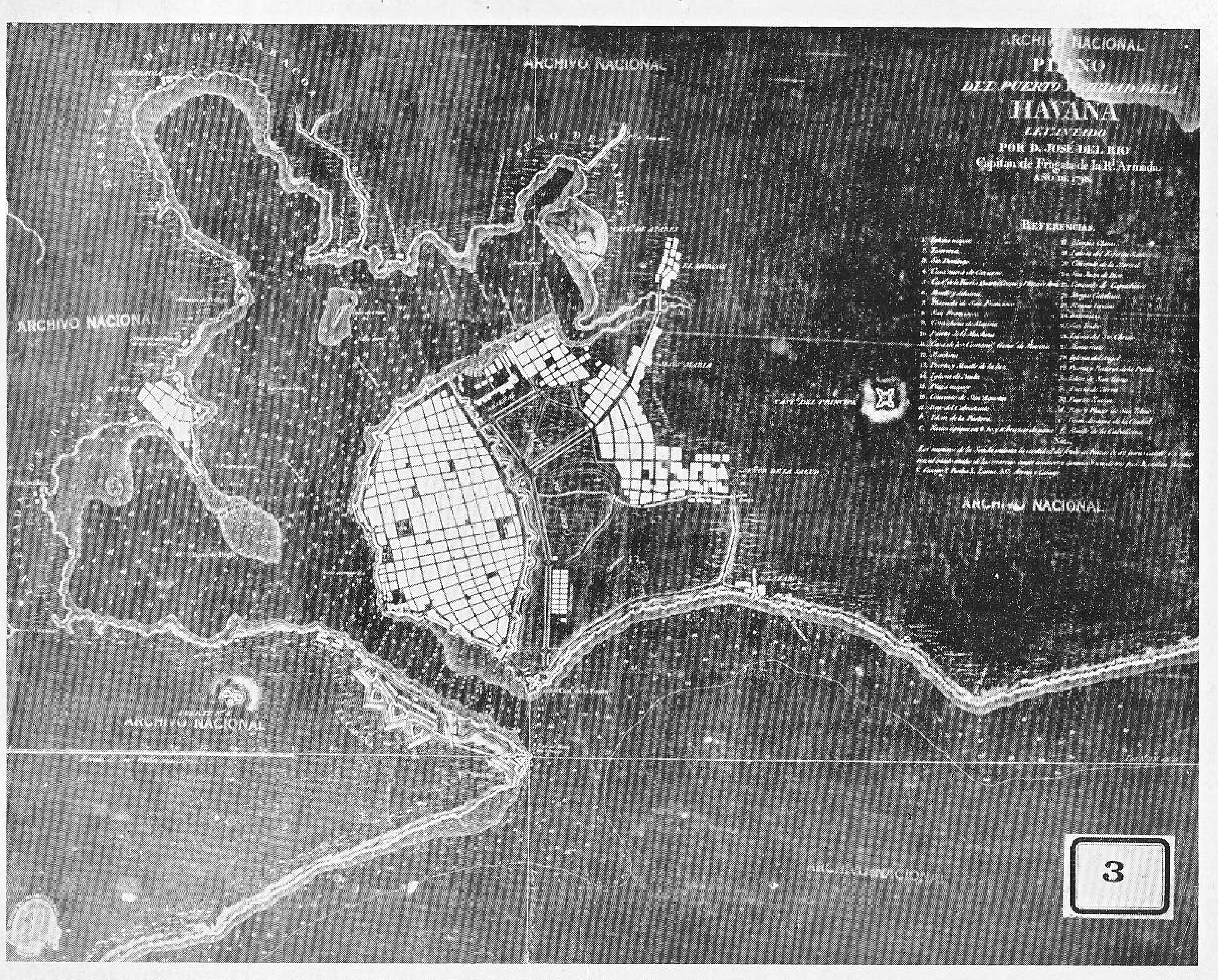
ría de perfil parabólico para mejor visibilidad, comedores y dormitorios para atletas visitantes y enormes cantinas para despacho de refrescos y bebidas a todos los espectadores. En un parque, situado frente al estadio, hay una fuente, también por Pratts, hecha toda de hormigón sin revestir, que tiene más de seis metros de alto y con unos discos soportados por adornos en "S". Es una verdadera filigrana como estructura de hormigón.

●

Massaguer dice que el edificio del Colegio Nacional de Arquitectos de Cuba está muy bonito, pero que está desnudo. Buena arquitectura, pero no hay un óleo, una escultura decorativa, un fresco, un relieve ni una caricatura. Para el verano es bueno, porque es "frío".

●

El alcalde de San Francisco de California ha recibido la sorpresa más grande de su vida. El arquitecto A. Mac Weeney le ha presentado los planos y demás documentos necesarios para la construcción de un edificio, trámite rutinario de estos casos en las oficinas municipales. Pero es que el edificio que proyecta el arquitecto Mac Weeney, tiene una altura de un kilómetro y medio, un total de 440 pisos, en los cuales se incluirán cien mil apartamentos con alojamiento para cuatrocientas mil personas, mil establecimientos, cincuenta escuelas e igual número de cines y de cabarets, veinte iglesias, diez hospitales, diez gimnasios, estación de ferrocarril y de ómnibus, y unas diez mil oficinas rentables. La comunicación se tuvo en cuenta primordialmente, ya que hay espacio para guardar ochenta mil automóviles, siendo atendida la comunicación vertical por unos trescientos ascensores, que en caso de deficiencia, podían ser auxiliados por una vía interior, ascendente, de siete metros de ancho. Consultado el arquitecto sobre el costo de la obra, respondió que sería de unos cuatro a siete mil millones de dólares. Es decir, que puede haber una fluctuación en el costo, al final de la obra, de tres mil millones de dólares. Cantidad que es muy conveniente tener en la mente para argumentar con el propietario, cuando alguno de nosotros, los arquitectos, nos pasemos en la bagatela de cinco o diez mil pesos, en el costo final de una obra, con respecto al presupuesto inicial.



PLANO DE LA CIUDAD Y PUERTO DE LA HABANA EN EL SIGLO XVIII, EN EL QUE PUEDE OBSERVARSE, COMPARANDOLO CON UN PLANO ACTUAL, LO QUE HA PERDIDO EN SUPERFICIE EL PUERTO DE LA HABANA.

Contribución al Estudio de las Ordenanzas de Construcción

Por el Arq. J. M. BENS ARRARTE (1)

LA GRANDE HABANA

Entradas a la Ciudad. - Carreteras. - Su cruzamiento. - Los espacios libres. - El sistema viario de la perisferia. - El puerto de La Habana. - Las posibilidades de nuevos muelles. - La zona industrial del puerto. - El cuidado del paisaje. - Puertos aéreos. - Los riesgos de los aeropuertos. - Regulación de zonas de aeropuertos. - Estaciones de ferrocarril. - Estaciones de ómnibus y tranvías. - Las riberas del río Almendares. - Regulación para la construcción en las riberas del Almendares. - Construcción de puentes. - Paseos y plazas coloniales. - Zonas arqueológicas de La Habana. - Su conservación y estudio.

(Continuación)

EL PUERTO DE LA HABANA.

"Havana portius celeberimus totius india Occidentalis", como se llamaba en el siglo XVI, o sea el más abrigado y con mejor situación geográfica para las rutas de comunicaciones marítimas, frente a la Florida —dando a la entrada al Golfo de Méjico y a la salida del Canal de Bahamas— ha perdido en superficie algunos miles de metros cuadrados. Estas pérdidas se deben a la desaparición del río Chávez, con su canalización correspondiente, al relleno de lugares bajos en el fondo de la bahía, los cuales fueron unidos con el Cayo Cruz, por medio del correspondiente maleconaje y al relleno de toda la parte junto a la boca dando al Canal, espacios éstos donde se encuentral hoy los Parques del Nuevo Malecón. Todas estas segregaciones o pérdidas más lo que avanzan las nuevas construcciones de los muelles ha reducido en algo, las dimensiones de la Bahía de la Habana.

Las estaciones marítimas principales son las "Havana Docks Corp." donde se encuentra la Aduana, con los tres grandes espigones de Santa Clara, San Francisco y Machina; los pequeños y viejos espigones de madera en el muelle lamado de Luz; los nuevos muelles frente a la Alameda de Paula; los antiguos muelles de San José, reconstruídos; los muelles y estaciones de la "Terminal Marítima S. A." ("Flota Blanca", la "Cía. Terminal Cubana Americana" (Ward Line) y la "Peninsular & Occidental Co.", éste último en los terrenos ocupados por el Arsenal, donde también se encuentra uno de los muelles del servicio de los "Ferries Boats"; más los muelles de la Ensenada de Atarés, la "Standard Fruit & Steamship Co.", (Vacaro Line). Estas estaciones marítimas constituyen la cadena de muelles y almacenes que bordeando un costado de la bahía forman, a su vez, la parte baja de la Ciudad.

En la parte del puerto dando al Municipio de Regla, se encuentran los muelles de los Ferrocarriles Unidos, donde atracan también los "ferries" más modernos llamados Setrains, (The Atlantic Warehouse & Transport Co.), y los muelles de Santa Catalina.

Finalmente, en la otra banda de la bahía y frente al barrio marino de Casa Blanca se encuentran los muelles del Distrito Naval, que hoy comprenden además, los de la "Havana Marine Co."; otros pequeños, de compañías pesqueras y por último los muelles de la Estación Carbonera de la "Havana Coal Co."

Numerosos años de trabajos y de estudio se invirtieron para dotar al Puerto de la Capital de la República, del "utiliaje" necesario o sea de los modernos muelles formando dársenas perpendiculares al litoral, con sus equipos completos, vías férreas que le dan servicio, la serie de gruas portátiles que facilitan el trabajo, más los grandes almacenes para depositar las mercancías.

En el más moderno de todos y de mayor amplitud, por su extensión, el de la "Havana Docks Corp.", está situada, en la planta alta, la Aduana con las principales oficinas fiscalizadoras para las entradas de cargas y pasajeros, y esta Estación, junto con las otras tres anteriores, de la "United Fruit", "la Ward Line" y la "Peninsular & Occidental Co.", constituyen las entradas marítimas de la Ciudad.

Estas Entradas Marítimas de la Ciudad, requieren Plazas para el estacionamiento de vehículos, parqueo ,etc., así como un amplio collar de Avenidas que faciliten la entrada y salida o movimiento de pasaje y carga y den la impresión al viajero de haber llegado a una gran capital. Con ese primordial objeto fué que se derribaron los elevados y se construyó la Avenida del Puerto, aprovechando la antigua Plaza de San Francisco *como la Prmera Puerta Marítima de la Habana,* al igual

(1) Los dos primeros capítulos se publicaron en los números de Octubre de 1948 y Enero de 1949 en ARQUITECTURA.

que lo fué desde los tiempos de la fundación de la Ciudad. Las obras de la Avenida del Puerto, se completarán por la reconstrucción de una fachada posterior del ex-Convento de San Francisco, uno de los principales monumentos históricos, donde hoy se encuentra el Ministerio de Comunicaciones.

Para dar acceso adecuado a las otras estaciones marítimas de pasajeros, en los lugares que antes ocupaban los antiguos muelles de San José, se realizó el estudio con el proyecto de anchamiento de la calle de Desamparados, derribándose los muros que aún quedaban en pie, del antiguo Hospital de Paula; dándole una pequeña inflexión a la nueva Avenida para salvar la Iglesia de Paula. Este proyecto comprende la nueva alineación de los edificios que dan frente a la calle de Desamparados, con la expropiación de una parte de las actuales casas viejas que allí existen. El excesivo costo de los terrenos en aquellas áreas, impide la creación de Plazas con lugares para el parqueo y estacionamiento de vehículos, que regulen correctamente las entradas y salidas de carga y pasajeros de dichas estaciones marítimas. Ahora bien, tal vez en un ulterior estudio, y aprovechando alguna superficie de terrenos del antiguo Arsenal, donde hoy se encuentran viejos almacenes, pudiera lograrse los necesarios espacios viarios que requieren dichas estaciones marítimas.

La vieja Plazoleta de Luz, típica estampa colonial del siglo XIX constituye la *Segunda Puerta Marítima* o entrada a la Ciudad y permite facilitar el transporte de todas las mercancias que reciben los muelles en sus alrededores.

La Alameda de Paula tendrá que ser reducida en sus dimensiones, o sea en su anchura, para dar facilidades al tránsito pesado de mercancias que por su Avenida circulan, ya que tiene en su frente una serie de muelles y almacenes dedicados al cabotaje y tráfico marítimo de las Compañías Navieras Nacionales del Caribe.

La Tercera Puerta Marítima o de entrada a la Ciudad, está formada por la Plaza interior con su Avenida de acceso que da servicio a los muelles de la Penninsular & Occidental Corp. a los del Ferries y al Puerto de hidroaviones que se encuentra junto a la Estación Terminal de los Ferrocarriles, en los terrenos que fueron ocupados, hasta el siglo pasado, por el Arsenal. Esta Tercera Entrada Marítima de la Ciudad y la correspondiente Plaza en el extremo de la Avenida de Desamparados será objeto con seguridad en las próximas décadas de un re-estudio urbanístico, en el Plano Regulador.

Art. — Es requisito indispensable para el establecimiento de nuevas Estaciones o Entradas Marítimas a la Ciudad, su correcta ubicación en sus plazas correspondientes, enlazadas con un amplio circuito de avenidas que den facilidades al movimiento de transporte, entrada y salida de pasajeros y carga.

Art. — Se declaran obras urgentes y de primordial interés para la colectividad ,todas aquellas operaciones urbanísticas como anchamientos de Avenidas y calles y el establecimiento de plazas, que mejoren el acondicionamiento de las actuales Entradas Marítimas que hoy tiene la Ciudad.

LAS POSIBILIDADES DE NUEVOS MUELLES

En el Plano de la Grande Habana, ejecutado por el urbanista francés J. C. N. Forestier, éste situó una estación marítima de primer orden en los terrenos del Cayo Cruz y superficies que fueron rellenadas. El proyecto contenía, además, la serie de almacenes y muelles correctamente colocados con dársenas inclinadas con respecto al litoral, para facilitar la entrada y salida de los barcos, o sea su movimiento en el interior de la bahía, movimiento éste que ofrece algunas dificultades en los muelles perpendiculares; también contaba con un gran plaza de acceso y una arteria o avenida de primer orden de 100 metros de encho que daba servicio, al mismo tiempo, a la Terminal de Ferrocarriles, compuesta con la Terminal Marítima, y las comunicaba con el nuevo centro o núcleo de la Ciudad. Este proyecto, que constituye un valioso estudio de ampliación y mejoramiento de las Estaciones del Puerto de la Habana, aunque irrealizable en nuestros días, podrá constituir una urgente necesidad en los próximos treinta o cuarenta años.

Los muelles de carga que dan a la Ensenada de Atarés, y las carboneras que allí se encuentran, con todo su tráfico y movimiento de mercancías, no tienen más salidas que las precarias de la calle de Factoría, la calle formada bajo los elevados de los ferrocarriles unidos, la Avenida de Atarés, y una parte de la Avenida de Fábrica y toda esa región del Puerto, se encuentra falta de espacios varios suficientes para el servicio que ellos prestan, más el de las industrias allí instaladas como es la Planta Eléctrica de la Habana. El anchamiento de las calles y avenidas que los bordean, más el establecimiento de plazas que pudieran fácilmente lograrse en los terrenos aledaños aún no ocupados por las construcciones, constituyen ciertamente un programa de obras y de estudios a ejecutar en un corto plazo. Sobre todo en la intercepción de ésta Calzada de Atarés y la calle de Fábrica, donde existe un desafortunado paso a nivel (Vía férrea ésta que deberá elevarse o soterrarse en el futuro), es donde más se necesita una plaza a la cual pudieran concurrir otras avenidas diagonales.

Art. — En las márgenes del Puerto de la Habana, situadas al fondo de las Ensenadas de Guasabacoa y Marimelena, y también frente a Casa Blanca, donde se construyan en el futuro nuevos muelles, será necesario preveer antes de efectuarse las concesiones correspondientes, los espacios que requieren las anchas vías de comunicaciones, las plazas de acceso, y las distancias mínimas del borde del mar en que se autorizaran las edificaciones, dis-

anchos éstas que nunca deberán ser inferiores a 200 metros, aumentándose esta cantidad en los lugares donde se sitúen las plazas.

Art. — Las avenidas que bordeen las estaciones marítimas, sobre todo las de pasajeros, deberán conservar la importancia que requieren las entradas marítimas de la ciudad y el carácter arquitectónico de las plazas a las cuales concurren, para lograr esto, se impondrán determinadas servidumbres estéticas a los edificios que se levanten en sus bordes. Estas avenidas tendrán la servidumbre de portal y las mismas alturas o niveles de piso con tratamiento similar a los paseos de primer orden.

Art. — Un estudio más avanzado sobre los planos, del puerto de la Habana, deberá ser hecho, comprendiendo lo actual o existente, su ensanche y mejoramiento más lo que pueda construirse en el futuro; previniéndose en todos los casos las primordiales vías de circulación y su enlace con un circuito primario de tráfico pesado o de tráfico lento, y las vías o paseos principales para el tráfico ligero o entrada y salida de viajeros; concurriendo estas vías a las correspondientes plazas, entradas marítimas o antesalas de la ciudad, las cuales tendrán sus fondos o fachadas arquitecturales con un tratamiento que exprese el carácter y la verdadera importancia de la Capital de la República.

Pero este estudio no podrá completarse sin comprender dentro de sus condicionales y dentro de los enlaces de las vías de comunicación al Término ultramarino de Regla, al cual se le aplicarán las mismas condicionales y requisitos para la construcción de muelles y almacenes, ancho de las vías, plazas de estacionamientos y edificios que las bordeen recomendándose al Municipio de Regla la aprobación de los mismos, para hacer esta disposición ejecutiva en forma similar a las que indican las Ordenanzas actuales.

Art. — Se prohibirá la construcción de hangares-almacénes con armazón de hierro, y un simple forro de planchas de zinc o de asbestos corrugado ya que estos edificios no reunen la resistencia contra el viento en el cruce de los ciclones, y la experiencia ha demostrado como se retuercen y se destrozan, causando todo género de accidente como vulgares cajas de cartón.

Art. — Las formas de estos edificios-almacenes deberán permitir el choque violento de las grandes masas de aire y agua de nuestros temporales sin contribuir por su falta de lógica, a la destrucción del edificio.

Adt. — Por las fuertes reducciones en su superficie que ha experimentado el Puerto de la Habana, y que se apuntaron en párrafos anteriores, se limitará cuidadosamente el excesivo avance sobre el mar, de los nuevos muelles a construir, que pudieran dificultar el movimiento de barcos en el interior del Puerto.

La Ley de Rios y Puertos, exige que la construcción de los nuevos muelles que se hiciesen en la Bahía de la Habana, así como los almacenes que sobre ellos se construyan, sean de hormigón armado o de materiales a prueba de incendios y prohibió la construcción de muelles de madera y la reparación de los existentes, los cuales deberán ser sustituídos por muelles de hormigón. Esto trajo por consecuencia, frente al elevado costo de la sustitución, que los viejos muelles de madera, no fueran a tiempo reparados y hoy presentan un aspecto deplorable. Dicha medida se tomó por disposiciones de las Ordenanzas Sanitarias (Art. 63) en un corto período epidémico de 1914; ahora bien, estimamos que el empleo de la madera dura, uno de los principales materiales del país, no debe prohibirse totalmente en la construcción de muelles, ya que un sistema mixto de hormigón y madera, con determinados requistos sanitarios, pudiera emplearse en algunos casos.

La medida sanitaria tenía por objeto evitar las cuevas de ratas y su procreamiento en la rada habanera.

Art. — En tanto no se oponga la legislación vigente, se autoriza la reconstrucción de los muelles de madera dura, y de los muros sobre los cuales se apoyan, siendo condición precisa para la ejecución de los trabajos la extirpación completa de las cuevas de ratas y la imposibilidad de procear dichos roedores en los muelles y muros reconstruídos.

La Junta de Puertos tiene a su cargo:

PRIMERO.—Estudiar y formular los proyectos de obras para todos los Puertos de la Nación donde deba ser empleado el fondo especial que establece el Art. VI de la Ley de 24 de julio de 1917, a fin de que por el Poder Ejecutivo pueda realizarse lo dispuesto en el Art. V de la propia Ley.

SEGUNDO.—Someter a la resolución definitiva del señor Presidente de la República, los proyectos de que trata el número anterior.

TERCERO.—Intervenir proponiendo al Poder Ejecutivo lo que proceda en todos los asuntos gubernativos o administrativos que directa o indirectamente se refieran a la construcción en los puertos dentro de la mar, o en las playas y terrenos contiguos a los puertos con destino al servicio particular o público, de muelles, embarcaderos, astilleros, diques flotantes, varaderos y demás obras análogas, complementarias, auxiliares o accesorias de las que existan para el servicio de los puertos.

Entre las obras accesorias se considerarán comprendidos los almacenes y tinglados, los depósitos flotantes, las boyas de amarre, las gruas fijas, movibles y flotantes y cualquier otro aparato de uso particular o público que se pretenda dedicar a la carga y descarga de mercancías, a su depósito o al mejor servicio de la navegación y del tráfico.

CUARTO.—Intervenir, además, en todos aquellos asuntos no especificados y que las leyes vigentes difieran al conocimiento o el informe de la Junta o Juntas de Puertos.

QUINTO.—Proponer al Poder Ejecutivo cuanto juzque convenien-

te a las obras, servicios, o intereses de los puertos.

SEXTO.—Informar en todos los asuntos en que por el Poder Ejecutivo se reclame su dictamen.

Por la Ley de Rios y Puertos para la Isla de Cuba, el Ayuntamiento, entre otras facultades y deberes tiene los siguientes:

Determinar la forma y construcción, seguridad, vigilancia, higienización y ornato de los frentes al agua, malecones, diques, muelles y dársenas, regulando su uso, el transporte que con ello se relacione y todo lo demás que a los mismos se refiera, en cuanto sea compatible con los derechos del Estado y las Leyes de Sanidad.

Art. — En tanto no se oponga a la Legislación vigente, se estudiarán las solicitudes de nuevos muelles que se presenten al Ayuntamiento de la Habana, para su aprobación, por la Comisión de Urbanismo, cuidándose de su correcta ubicación y de las armónicas proporciones de sus diversos elementos. La Comisión de Urbanismo informará a la Cámara Municipal, la cual en definitiva resolverá.

También se tendrán en cuenta los malecones de protección, el dragado del lugar, dimensiones de las dársenas e inclinación de los muelles y las desecaciones de terrenos necesarios, así como la construcción y emplazamiento de las líneas de ferrocarriles, suministro de equipos (grúas, aparatos de suspensión, cabestrantes, etc.), construcción de hángares y depósitos, servicios de distribución de agua, energía eléctrica, alumbrado, teléfonos, timbres, alto-parlantes, servicios sanitarios públicos y de trabajadores y empleados y red de canalizaciones.

LA ZONA INDUSTRIAL DEL PUERTO.—La bahía de la Habana comprende el Canal de la entrada, la parte central que es la más ancha y las tres principales ensenadas, que son las de Atarés, Guasabacoa y la Ensenada de Marimelena. Todo el litoral que empieza desde los muelles de la Havana Docks Corp., hasta el fondo de la Ensenada de Atarés, se puede decir que ha sido bien aprovechado, y por su proximidad a la ciudad, y a las más fáciles vías de comunicación, allí se han construído los mejores muelles.

Los trabajos de relleno y malecconaje que se efectuaron al interior de la bahía, comprendiendo hasta el Cayo Cruz, ofrecen hoy una extensión considerable de terrenos que aparecen en los planos como propiedad de la "Compañía de los Puertos de Cuba" y será el lugar donde se construirán, en el futuro, nuevos muelles para el Puerto de la Habana, aunque es a notar que el cuello estrecho de la Ensenada de Atarés, no permitirá en mucho su avance; análogo caso se presenta en la Ensenada de Guasabacoa, que linda ya con el vecino Municipio de Regla.

Con frente al mayor espacio abierto que presenta la bahía y en una orientación fácil hacia el Canal de la Boca, se encuentran los antiguos almacenes de Regla, con su muelle y el patio de los Ferrocarriles Unidos y Terminal Ferroviaria que fué, hasta que se construyó el Ferrocarril Central. La falta de rápidas vías de comunicación ha impedido el desarrollo de esta parte de la bahía y a su vez del Municipio o barrio ultramarino de Regla. Finalmente, la Ensenada de Marimelena presenta las mejores dimensiones en relación con las otras dos ya citadas, contando con los almacenes de Santa Catalina y los muelles correspondientes que avanzan demasiado dentro de la parte central de la bahía; en un futuro pudiera ser cortado este avance dragando el fondo y suprimiendo ese peligroso saliente al movimiento de los barcos.

La Ensenada de Marimelena, por su alejamiento de los centros urbanos, fué escogida como depósitos de petróleo y otros carburantes; están allí la Refinería de "Belot", y los numerosos tanques que se han levantado y que ocupan terrenos libres de otras edificaciones, con el mayor aislamiento aconsejable, para los casos de explosiones, incendios, etc.

Art. — Queda prohibida la construcción de edificios destinados a viviendas a 200 metros de los linderos que encierran la refinería de 'Belot", y los depósitos y tanques de petróleo y combustibles.

Si bien es cierto que la rectificación de los linderos de los terrenos rellenados al fondo de la bahía aparecen como propiedad de la "Cía. de los Puertos de Cuba", debió ser ejecutada después de un detenido estudio, sin embargo a simple vista parece que las soluciones se inclinaron más a recuperar terrenos en detrimento de la bahía que a dragar y darle más superficie a las ensenadas del fondo, que bien lo necesitaban. Como espacios aprovechables para la situación de diques secos careneros y talleres de reparaciones de barcos, sólo aparecen en el plano de la bahía de la Haban, los espacios junto a los terrenos de la "Cía. de los Puertos de Cuba". El primer moderno dique seco que tuvo la Habana, estaba situado por estos lugares.

Los ríos Martín Pérez, Luyanó y el antiguo río de Chávez, hoy entubado, desaguan al fondo de la bahía y traen a ella fuertes cantidades de fango y detritus orgánicos, que la contaminan, haciendo pestilentes las aguas en estos lugares. Obras de dragado, malecones de protección y las desecaciones necesarias deberán ser ejecutados en sus bordes.

En la Ensenada de Atarés, y junto a los Almacenes de Hacendados, y al muelle que allí existe, están los depósitos de la "Cuban Coal Co.", o sea otra de las carboneras que tiene el Puerto de la Habana. Su alejamiento de los principales paisajes y vistas marítimas y urbanas del Puerto y de la Ciudad, la sitúan correctamente; sus líneas férreas y el precario camino de Hacendados, le dan servicio.

En estas áreas al fondo de la Bahía, y lindando con ella, se ha formado, con el tiempo, una zona industrial en donde se encuentran: la

Planta Eléctrica Principal de la Habana, los edificios y corrales del Matadero Industrial, los Almacenes de Hacendados, los depósitos de carbón de la "Cuban Coal Co.", y los gasómetros de la antigua Compañía de Gas, en Rincón de Melones, hoy propiedad de la "Cía. Cubana de Electricidad", y por esta importante zona industrial pasan las líneas férreas que le dan servicio y las vías principales que ponen en comunicación la Estación Terminal con las demás ciudades de la República.

Art. — La zona industrial y del puerto, será acondicionada especialmente para las fábricas o edificios de las industrias, los depósitos y almacenes y estas zonas no son recomendables para contener viviendas. En principio la construcción de casas para habitaciones y apartamentos está prohibida, exceptuándose los locales de vivienda del personal de vigilancia, empleados en los establecimientos industriales y en los almacenes.

Art. — Se prohibe la ocupación de las calles o avenidas para la carga y descarga de las mercancías, al igual que lo preceptuado en los barrios comerciales; estas operaciones deberán ser hechas en patios interiores y en los terrenos de la propiedad a que pertenezca.

Art. — En volumen las constucciones no podrán ocupar más que 7 metros cúbicos por metro cuadrado, de superficie, para las fábricas y 10 metros cúbicos, para los depósitos y almacenes.

Art. — Las industrias nocivas o molestas no serán admitidas en la primera zona normal de industrias junto a puerto y su ubicación será dispuesta en las afueras de la aglomeración en los lugares especialmente indicados, rodeadas de cortinas de árboles y que se denominará, en los planos como, la Zona B-2.

Para esta categoría de industrias, la concentración de ellas no es recomendable y lo mejor es dispersarlas en la campiña o en el campo, lejos de toda vivienda o cultivo, pero con comunicaciones fáciles por carreteras y servicio especial para el transporte del personal, de las materias primas, y de los productos manufacturados.

EL DISTRITO NAVAL.—En la parte de la Bahía, junto al barrio de Casablanca, se encuentra el Distrito Naval, con sus diversos talleres, mas la ampliación que ha sido objeto con las fábricas, muelles y terrenos de la "Havana Marine Co.", que fueron expropiados por el Estado para las obras de reparaciones y construcciones de barcos de la Marina Constitucional y la posibilidad de efectuar otras construcciones navales.

Junto al Distrito Naval, y formando parte de él, cabe la ubicación de careneros, nuevos diques para reparaciones de barcos y astilleros donde pudieran construirse. En un tiempo los talleres de reparaciones de barcos, situados en Casa Blanca, fueron célebres por sus completos y modernos equipos para toda clase de trabajos, pero las diversas crisis económicas porque atravesó el país y la carencia de trabajos, casi han arruinado esta industria que sólo podrá resurgir por una protección o tutela eficaz del Estado.

Varios pequeños y antiguos muelles de madera dan servicios a las compañías pesqueras, las cuales, después del relleno efectuado en el nuevo malecón, algunas tuvieron que trasladarse de los lugares que antes ocupaban junto a la "Havana Coal Co." Sin embargo, la contínua contaminación de las aguas de la bahía, contribuye a aumentar las dificultades de los viveros o transportes de peces vivos. En la actualidad es tal la contaminación de las aguas de la bahía, que los viveros tienen que permanecer fuera del puerto, detrás de la Fortaleza del Morro, con la consiguiente exposición o peligro de pérdida por un mal tiempo.

Art. — Las actividades del Distrito Naval, con la nueva ampliación que se les ha dado, y los careneros y astilleros que se instalarán en él, más los talleres de reparaciones de barcos, existentes, requieren para sus propios servicios, una ancha vía de comunicación o arteria de 40 metros de latitud; contándose también, que esta arteria dará así mismo servicio a los otros muelles de Compañías pesqueras, trasiego de carbón y otras actividades industriales del barrio de Casa Blanca. Por tanto, se preeverá esta contingencia disponiéndose que las construcciones que se levanten en los bordes de la Calzada existente que comunica a Casa Blanca con Guanabacoa y Regla, lo harán a una distancia de 20 metros a partir del eje.

Los terrenos necesarios para el anchamiento de esta vía y sus plazas principales serán cedidos a la Ciudad, mediante la expropiación correspondiente, recuperándose por la ciudad la "Plus Valía" obtenida en los predios restantes por la construcción de una Avenida de segundo orden, cuyo pavimento, relleno, etc., y obras de fábricas serán por cuenta del Estado o del Municipio. Se exigirán servidumbres de portales de 4 metros de profundidad, en todos los frentes de los edificios que se levanten en los bordes de esta Avenida.

Art. — Se prohibirá la fabricación de viviendas y edificios destinados a otros usos en los espacios en pendientes, comprendidos entre la Calzada formando el lazo que sube hasta la Fortaleza de la Cabaña, el Observatorio Nacional y Campamento de Tiscornia. Las razones en que se basa esta prohibición son las siguientes: Complicaciones sanitarias para la evacuación de las aguas y materias de desecho y también por el aspecto antiestético que presentan, necesitándose los pequeños espacios en pendiente entre ambas rutas para arbolado y consolidación de las obras de la propia carretera.

Art. — Igualmente se prohiben fabricaciones de todas clases en los tramos en pendientes sobre la loma en que está construída la Cabaña, en toda su longitud.

Art. — Para los futuros muelles,

astilleros, diques, etc. que se puedan construir en los terrenos de la "Cía. de los Puertos de Cuba", o en los terrenos del Municipio de Regla y Ensenadas del fondo de la Bahía, será necesario proyectar la construcción en el futuro de un circuito de anchas y dobles vías con sus plazas de estacionamiento de cargas, parqueo, etc., y a la cual converjan otras avenidas que comuniquen los nuevos muelles, diques, astilleros, etc., con las otras zonas industriales y comerciales de la Ciudad.

Art. — La subida a la Fortaleza de la Cabaña y el pintoresco barrio de Casa Blanca tienen un valioso interés histórico y turístico y deberán ser cuidados y preparados con una plaza de acceso, parques y jardines sobre los terrenos que hoy ocupa la "Havana Coal Co.", el día en que las carboneras, acertadamente, se trasladen a otro sitio.

Art. — Sobre estos mismos terrenos y hacia un extremo se reconstruirán los muelles para la industria pesquera, con sus almacenes- edificios de preparación de pescado, etc., más los caminos y avenidas de acceso y otras facilidades de comunicaciones que requieran dichas industrias.

Art. — Finalmente se estudiará y reacondicionará la Plaza antes mencionada sobre los terrenos de la "Havana Coal Co.", el nuevo emplazamiento para el ferrocarril o tranvía de Hershey, con la ubicación de nueva estación de pasajeros más las líneas de carga para el servicio de las industrias y talleres de Casa Blanca.

COMUNICACIONES MARITIMAS.—En otras épocas se hacía la comunicación entre la Habana y los barrios de Casa Blanca y Regla, por los viejos barcos llamados "ferries", que transbordaban pasajeros y carga, carros, automóviles, camiones, etc., pero las facilidades de comunicaciones por tierra y el contínuo aumento de lanchas o "gasolineras" hizo quebrar este servicio quedando, en la actualidad, reducido al tráfico de pasajeros que se efectúa desde los muelles de Luz y Caballería, hasta los pequeños muelles junto a los antiguos Emboques de los "ferries" en Regla y Casa Blanca. Este servicio lo rinden lanchas de gasolina en combinación con las compañías de tranvías y ómnibus de la Habana, para los cuales dan y reciben transferencias.

RECOMENDACIONES DEL PAISAJE.—El vecino barrio de Casa Blanca, pintorescamente situado frente a la Habana, sobre una elevación, se ha resuelto y construído, en el devenir de los años, con múltiples errores. Este barrio, que debiera ser "todo vista" y que debiera contar con alamedas o miradores a distintos niveles, abiertos sobre el mar y a la vista panorámica de la Habana, que desde allí se ofrece, alamedas o miradores éstos que aumentarán su propio interés y su belleza natural, se ha construído sin orden ni concierto, encimándose las construcciones industriales sobre las viviendas y éstas sobre los muelles, y cerrándose las vistas de las pocas calles que tiene, como si fuese una población del interior y no un barrio enclavado sobre las faldas de una fuerte pendiente.

También su vecindad con las carboneras y los vastos depósitos de carbón que dan frente por frente a la Ciudad, sugiere la recomendación del traslado de estos depósitos a otros lugares menos privilegiados de la Bahía de la Habana. Estas carboneras parecen recordar como un punto negro, que por sus muelles desembarcaban, en el siglo pasado, durante la esclavitud, los barcos negreros, en los tiempos en que tenía la concesión Pancho Marty.

La correcta urbanización del marinero pueblo de Casa Blanca, ordenando las diversas construcciones de almacenes, muelles, talleres, comercios y pequeñas industrias, más las viviendas de los propios trabajadores, sus parques, jardines, espacios libres y campos de juego y de deportes, todo esto requiere la planificación correspondiente o aquellas primarias y más simples soluciones de mejoramiento para sanear y realzar el conjunto. También las viviendas de madera deben ser prohibidas.

La antigua entrada, con sus rampas de acceso a la Fortaleza de la Cabaña, uno de nuestros más valiosos monumentos históricos y la Calzada que se ha construído para llegar al Campamento de Tiscornia, requieren también, una mayor atención con el fin de no dañar y de mejorar el escenario natural que se ofrece ante la vista de la propia ciudad de la Habana. Se comprende que la perenne mancha negra y las montañas de carbón de la "Havana Coal Co.", que ensombrece con la suciedad correspondiente a todos estos valiosos y cercanos terrenos de la propia ciudad, haya producido un movimiento de opinión, tendiente a lograr su traslado a otros terrenos al fondo de la Bahía, cuando se termine el plazo de concesión. Igualmete el atraque junto a sus muelles de los grandes barcos que traen el carbón, por encontrarse frente a una de las partes más estrechas de la Bahía, dificulta y en ciertos casos, ofrece peligro a la navegación por el Canal.

La Cabaña y el Morro, estos dos monumentos históricos que le dan personalidad y carácter a la antigua Plaza-Fuerte o ciudadela militar, que fué la villa de la Habana, forman hoy, sin duda, el más interesante panorama que se ofrece a la vista de la ciudad. Construída la Fortaleza de la Cabaña en el siglo XVIII, sobre las elevaciones de su mismo nombre, las fuertes pendientes y el aspecto pintoresco de la loma que le sirve de base, deberán ser conservados en la forma en que se encuentran, debiéndose prohibir, en lo futuro, cualquier obra de fábrica o construcción que se inttentase sobre sus laderas. Unicamente árboles y alguno que otro tratamiento de jardín es a recomendar.

El Castillo del Morro es otro de los monumentos históricos de la Habana, del siglo XVI, y su Farola, construída ésta en el siglo pasado, reciamente elevándose sobre el promontorio rocoso de su base, perso-

nales como un símbolo o un emblema, mundialmente conocido, a la Ciudad de la Habana. Como monumento histórico, al igual que la Fortaleza de la Cabaña, el Castillo de la Fuerza y el Castillo de la Punta, deberán ser conservados sin adiciones ni obras de modificaciones que cambien sus elementos constitutivos. El Morro y la Fortaleza de la Cabaña, se encuentran al cuidado del Ejército Constitucional y en el Castillo de la Punta se encuentra la Jefatura de la Marina. Ahora bien, entre las Fortalezas del Morro y de la Cabaña existe una pequeña elevación o colina en anfiteatro, cuya silueta feliz deberá ser conservada y sobre la cual se impone una severa prohibición de fabricación.

Art. — Se prohiben edificaciones en los terrenos de propiedad privada o pública, que tiendan a cerrar los panoramas sobre la Bahía, del pueblo de Casa Blanca; cuando los terrenos sean de propiedad privada se iniciará el correspondiente expediente de expropiación por causas de interés público de los mismos.

Art. — Por altas razones de interés estético y correcto planeamiento de los diversos servicios del Puerto de la Habana, se dispone el traslado, en un período de 20 años, de las Carboneras situadas frente al vecino pueblo de Casa Blanca, al término de la concesión de los mismos, indemnizándose a la Compañía propietaria si esto hubiere lugar o expropiándolos si no fuesen propiedades del Estado o del Municipio.

Art. — Se ordena la correcta planificación del pueblo de Casa Blanca; estos estudios serán de la competencia de la Comisión de Urbanismo del Municipio de la Habana. Las posibilidades de nuevos muelles y mejoramiento del litoral se comprenderá, igualmente.

Art. — Se prohiben las construcciones de viviendas de madera, en toda el área ocupada por el vecino pueblo de Casa Blanca.

Art. — Se recomienda la prohibición de toda clase de edificios por altas razones de interés estético, en la pequeña elevación o colina en anfiteatro, que se extiende entre el Morro y la Cabaña. (La jurisdicción de estos terrenos pertenece al Ejército Constitucional).

Junio de 1943.

(Continuará).

NOTAS DE INTERES PROFESIONAL

Relación de acuerdos adoptados por la Asamblea General ordinaria del Colegio Provincial de Arquitectos de Matanzas, celebrada el día once de enero de mil novecientos cuarenta y nueve.

1. Se lee el Acta de la sesión anterior, aprobándose con la enmienda del Acuerdo número setenta y ocho de la sesión de fecha diez y seis de diciembre ppdo. y que se transcribe al final del Acta número diez y seis de 1948.

2. Se aprueba el Balance de Tesorería, que arroja un saldo de [illegible].

3. Se acuerda abonar los gastos en que incurra cualquier arquitecto o profesional, que visite nuestra Provincia, en relación con la defensa de la Profesión.

4. Se acuerda remitir al arquitecto, señor Gonzalo López Trigo, vicepresidente del Comité Ejecutivo Nacional, los acuerdos que tome este Colegio.

5. Se acuerda que teniendo en cuenta la función fiscalizadora que ejercen los arquitectos de los Departamentos de Fomento y Urbanismo, de los Municipios o arquitectos municipales, así como también los arquitectos de los Departamentos Sanitarios, el Colegio de Arquitectos declara que por analogía, como los abogados que se dedican a la Judiciatura quedan "ipso facto" incapacitados legalmente para el ejercicio de su profesión libre, los arquitectos de los Departamentos Oficiales mencionados, deben ser impedidos de ejercer su profesión privada de arquitectos, en el territorio total de la jurisdicción de que emane su nombramiento, es decir, en la totalidad del Municipio, de la Provincia o de la Nación, según que el cargo sea de carácter municipal, provincial o nacional, por ser contrario ello a las normas de una buena ética profesional. En tal virtud el Colegio Provincial de Arquitectos de Matanzas, a reserva de llevar una proposición general de carácter nacional a una Asamblea Nacional, acuerda: Que en el territorio de la Jurisdicción de esta Provincia de Matanzas, los arquitectos que ostenten el cargo oficial de arquitecto municipal, de zona o de cualquier otra denominación, o de arquitecto de la Provincia o de arquitecto de Jefatura Local de Salubridad, quedarán impedidos de ejercer su profesión de arquitecto particular en la totalidad del territorio que abarque la jurisdicción del Departamento Oficial en que preste sus servicios; y en tal virtud no se le expedirán, por este Colegio Provincial de Arquitectos de Matanzas, los Certificados de Aptitud Legal que solicite para el ejercicio privado de su profesión en el territorio a que el acuerdo se refiere.

6. Se acuerda designar al arquitecto Enrique M. Marcet Beato, Delegado de nuestro Colegio en la tramitación y negociaciones para conseguir materiales de construcción para los Colegiados de Matanzas.

7. Se acuerda solicitar entrevista con el señor arquitecto municipal de Matanzas, en relación con el acuerdo del Ayuntamiento, que lo autoriza a firmar obras a particulares.

8. Al dar cuenta con la correspondencia, y en relación con la carta del arquitecto señor Oscar B. Flannagan, Director Facultativo de las obras de la Cía. Rayonera Cubana de Matanzas, se informa a la Junta de lo actuado, lo que es aprobado.

Rogamos a los compañeros arquitectos que favorezcan con sus compras a los comerciantes que nos ayudan con sus anuncios.

Regamos a los compañeros arquitectos que favorezcan con sus compras a los comerciantes que nos ayudan con sus anuncios.

PISOS DE TERRAZZO

LUIS MION, S. A.

EUGENIO FORNASIER
TESORERO ADMINISTRADOR

TELEFONO M-1663

PEDROSO No. 5
LA HABANA

LA VENECIANA

FABRICA DE MOSAICOS
DE
EUGENIO FORNASIER

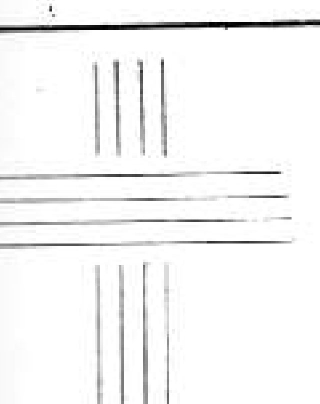
TELEFONO X-1941

REYES No. 163 - HABANA

REY Y COMPAÑIA, S. EN C.

MATERIALES DE CONSTRUCCION Y EFECTOS SANITARIOS

LAMPARILLA 260, entre Habana y Compostela - TEL. A-9343 - HABANA, CUBA



Taller de Carpintería en General

DE ANDRES C. LAGOA

Ensenada No, 152 - Teléfono X-2706 - La Habana, Cuba

CANTERAS DE NOVO, S. A.

PIEDRA PICADA, RAJON, POLVO DE PIEDRA

SERVICIO RAPIDO

Oficina: OBRAPIA NUMERO 509
Teléfono M-2215

Cantera: CENTRAL TOLEDO, Marianao
Teléfono F0-7639

GONZALEZ Y HERMANOS

SUCESORES DE MANUEL LOPEZ

MADERAS - TEJAS

TELEFONOS: OFICINAS: X-1785
TALLERES: X-1278

AGRAMONTE Y LUGAREÑO
LUYANO - HABANA

Rogamos a los compañeros arquitectos que favorezcan con sus compras a los comerciantes que nos ayudan con sus anuncios.

Rogamos a los compañeros arquitectos que favorezcan con sus compras a los comerciantes que nos ayudan con sus anuncios.

Rogamos a los compañeros arquitectos que favorezcan con sus compras a los comerciantes que nos ayudan con sus anuncios.


Así da gusto cocinar
"Hardwick"
LO MAS MODERNO Y
COMODO EN COCINAS DE GAS
HARDWICK
La
famosa cocina
HARDWICK ha sido siempre la predilecta de infinidad de amas de casa, porque representa:
Menos trabajo.
Menos consumo de combustible.
Más comodidad.
Mejor preparación de los alimentos cocinados.
Las cocinas de gas HARDWICK son de porcelana esmaltada. Tienen cuatro hornillas, horno y asador; piloto y control de temperatura.
Grandes facilidades de pago.
Por sólo $9.42 mensuales.
Véalas en nuestras agencias.
GENERAL ELECTRIC
CUBANA, S. A.
Edificio La Metropolitana
C-1-48

IMPRESORES UCAR GARCIA, S. A.